11e Année ✦ N° 523. 50 Centimes 26 Septembre 1908 ✦ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

ORVILLE WRIGHT & SON APPAREIL

Le courageux aviateur a fait, d'une hauteur de 25 mètres, une chute dans laquelle il s'est grièvement blessé.

(Voir page 221).

Dans ce numéro :

Un Supplément de deux pages sur Wilbur Wright

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ

AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS DU BYRRH

— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckphot, Paris

A. CLAVERIE

234, FAUBOURG SAINT-MARTIN PARIS

Nouveaux BAS ÉLASTIQUES

PERFECTIONNÉS

Les SEULS adoptés pour le Traitement rationnel des

VARICES

PHLÉBITES, ENFLURE et FAIBLESSE des JAMBES

SUITES d'HYDARTROSE, de FRACTURES, d'ENTORSES

Pression invariable — Soulagement immédiat.

MOLLETIÈRES et GENOUILLÈRES de SPORT

Lire la nouvelle "Notice sur les Varices" *adressée franco.*

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'
vieillir. Prenez donc tous les jours de
dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre tai*
restera ou redeviendra svelte. — Le flacon
50 dragées est expedié franco par le LABORATOI
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

Photographie d'Art *FEMINA*

Hôtel de *FEMINA* BON de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Élysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement).

EURÉKA !!!

Plus de panne due à l'échauffement des pièces mécaniques par l'emploi du

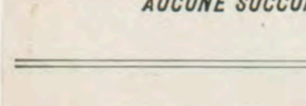
FRIGORIFIQUE

Lubrifie sans usure toutes pièces à frottement. Un graissage par mois suffit.

Envoi de la notice explicative sur demande.

1 KILO FRANCO CONTRE MANDAT-POSTE DE 10 FR.

Écrire : Sté du Frigorifique, 68, r. de Bondy. Paris



NOUVEAU BANDAGE

Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST

La Compagnie de l'Ouest a l'honneur de rappeler au public qu'elle a fait publier 2 séries composées chacune de 8 cartes postales illustrées reproduisant en couleurs ses plus jolies affiches.

1re série. — Affiches du service de Paris à Londres. — 2e série. — Affiches des excursions en Normandie et en Bretagne.

Ces deux séries sont mises en vente séparément dans les bibliothèques des gares du réseau de l'Ouest ou adressées franco à domicile contre l'envoi de leur valeur (0 fr. 40 chaque série) sur demande affranchie au Service de la Publicité de la Compagnie, 20, rue de Rome, à Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Paraît que les autos abîment toutes es routes... on va les refaire...
— Faudrait demander... aux pou...voirs pu..blics... qu'ils les refassent droites !

— Mon dirigeable est supérieur à tous les autres... il me permet de sortir même quand il fait du vent !

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10

PARIS (VIe)

Téléphone 818-67

Envoi Franco du Catalogue

AUCUNE SUCCURSALE

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents. Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST

Pour nos enfants.

Nous avons déjà signalé à l'attention des voyageurs et touristes les Guides, Livrets et Albums publiés sur la Normandie et la Bretagne par la Compagnie de l'Ouest.

Ces publications ne s'adressant qu'aux grandes personnes, la Compagnie de l'Ouest a pensé être agréable aux enfants en faisant établir, exclusivement à leur intention et comme souvenir de voyage, un Livret-aquarelle de costumes et paysages bretons.

Ce Livret-aquarelle comprend 8 gravures en couleurs, chacune reproduite, en esquisse au trait noir, sur la page mobile qui lui fait vis-à-vis et que les enfants peuvent expédier comme carte-postale, après l'avoir coloriée suivant le modèle ; plusieurs chansons (paroles et musique) choisies parmi les œuvres du barde breton Botrel, et enfin quelques renseignements géographiques.

Nul doute que, par son prix modique (0 fr. 60) et son cachet artistique, il n'obtienne un grand et légitime succès.

Le Livret-aquarelle de la Bretagne se trouve dans les bibliothèques des gares du Réseau de l'Ouest ou est adressé franco à domicile contre l'envoi de sa valeur (0 fr. 60) en timbres-poste au Service de la Publicité de la Compagnie, 20, rue de Rome, à Paris.

LE DERNIER MODÈLE de

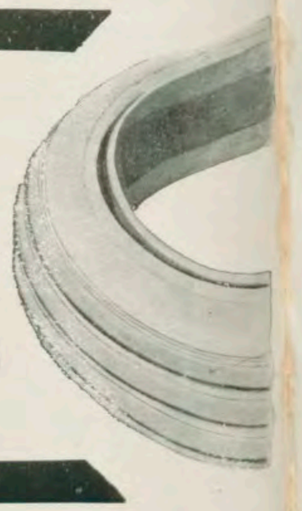
CONTINENTAL

Type de Course **à 3 Nervures**

Renforcé antidérapant

Livrable de suite

PARIS - 146, Av. Malakoff.



La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

26 Septembre 1908 ✱ N° 523
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✱ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LES RESTES DU DIRIGEABLE ALLEMAND, LE *PARSEVAL*

Le mauvais sort ne semble pas vouloir abandonner les dirigeables allemands. Après la lamentable odyssée du Zeppelin, *le* Parseval *vient, lui aussi, d'être victime du vent. A la suite du merveilleux voyage de onze heures dans les airs, effectué par cet aéronat, l'empereur d'Allemagne avait voulu assister à ses évolutions. Et c'est en se rendant aux manœuvres, où l'attendait Guillaume II, que le vent l'a empêché d'atterrir et l'a projeté contre une villa. Notre photographie représente les restes du* Parseval *aussitôt après l'accident. En bas, l'inventeur, le major von Parseval.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on september 26. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3 1905, by Pierre Lafitte.

LE MEETING DU VENTOUX

La course de côte du mont Ventoux a été marquée par une brillante performance, le record de Cagno, qui existait depuis 1905, a été battu par Bablot

Je constatais avec regret, la semaine dernière, à propos du Meeting de Salon, la défaveur croissante dont souffraient toutes ces épreuves secondaires, que leur classicisme même ne sauvait pas de l'oubli des constructeurs et du public. On ne peut que constater cette regrettable indifférence et cette impardonnable ingratitude et les déplorer. Mais ce sont des courants qu'on ne remonte pas, à moins d'y être aidé par un puissant auxiliaire.

Une épreuve utile peu encouragée Le Meeting du Ventoux est au premier rang des épreuves qui méritent que les dirigeants du sport automobile leur témoignent une utile sollicitude, car elle est une des rares qui puissent réellement servir à l'étude de la construction des organes des voitures. Et cependant, cette année du moins, cette sollicitude lui fit défaut. On sait que tous les ans, pendant le Salon, se tient une réunion des délégués de tous les Automobiles Clubs régionaux et des représentants des journaux ou municipalités qui sollicitent l'autorisation d'organiser une épreuve automobile. Cette impressionnante assemblée, qui porte le titre de Congrès du Calendrier, examine les demandes, discute les conditions, arrête les dates. Et lorsque, d'un commun accord, ces dates sont arrêtées, elles sont immuables, et personne ne peut organiser une épreuve pour la date qui a déjà été affectée à une autre. Pour éviter des forfaits, les clubs ou les organisateurs doivent verser une somme de 500 francs, qui reste acquise à l'A. C. F., en cas de dédit. C'est parfait, et ainsi, tout le monde peut se croire, de bonne foi, assuré contre la concurrence. L'Automobile Club vauclusien avait choisi comme date, pour l'épreuve du Ventoux, qu'il organise depuis de longues années déjà, les 29 et 30 août. Or, dans le courant du mois d'août, la municipalité de Trouville annonçait une course de côte au Calvaire pour le 29 août. Fort de son droit d'antériorité et de ses 25 louis versés, l'A. C. V. réclama place de la Concorde. Il lui fut répondu qu'il n'y avait rien à faire !

L'A. C. V. se vit donc obligé de reculer sa course.

Une côte qui mérite d'être officielle La montagne isolée du Ventoux, la plus haute des petites Alpes de Provence, entre le Rhône et la Durance, est remarquable par le splendide panorama qu'on a de son sommet : à l'Ouest, la vallée du Rhône, que l'on suit jusqu'à la mer ; à l'Est, les grandes Alpes, de la Méditerranée à l'Oisans; par temps exceptionnel le Mont Blanc, et même parfois le Canigou et les Pyrénées.

Peu de routes, en France, présentent une côte aussi longue et avec un développement aussi grand que celle qui escalade le Ventoux ; c'est une des plus rudes des Alpes. Pente très forte de St Esteve à l'observatoire, exposition au Midi, terrain incomplètement aggloméré, virages nombreux et durs, tout contribue à faire de ce parcours un incomparable champ d'expériences pour éprouver la résistance des voitures et l'adresse des conducteurs. Le départ des voitures se fait à la cote 305, à Bedoin, l'arrivée à la cote 1900, à l'observatoire, soit une différence d'altitude de 1.595 mètres, se répartissant sur 21 kilom. 600, ce qui représente une pente moyenne de 8 0/0, soit celle de Gaillon. Mais, jusqu'à St Esteve, la pente est moins dure, et dans le reste du parcours, elle atteint souvent 10 et 12 0/0, avec une accentuation bien plus grande, naturellement, dans les virages; elle s'achève enfin par du 13 0/0.

Il serait désirable que l'Automobile Club prît à son compte l'organisation de cette épreuve et en fît un meeting officiel, avec toute la réclame, tous les à cotés d'une grande épreuve, digne pendant du Grand Prix de vitesse.

Un record de trois ans Malgré le nombre, en somme, restreint des concurrents, on s'attendait à de jolies luttes. Mais l'état du terrain, les deux centimètres de neige qui couvraient les cinq derniers kilomètres du parcours et la température (— 2° au sommet) ne permettaient guère d'espérer qu'on battît des records ; or ils furent pulvérisés.

Dans la cinquième catégorie, Champoiseau et Gréterin, sur leur Imperia de 106 d'alésage, prirent les deux premières places, faisant respectivement 24 m. 7 et 25 m. 53 s. 3/5.

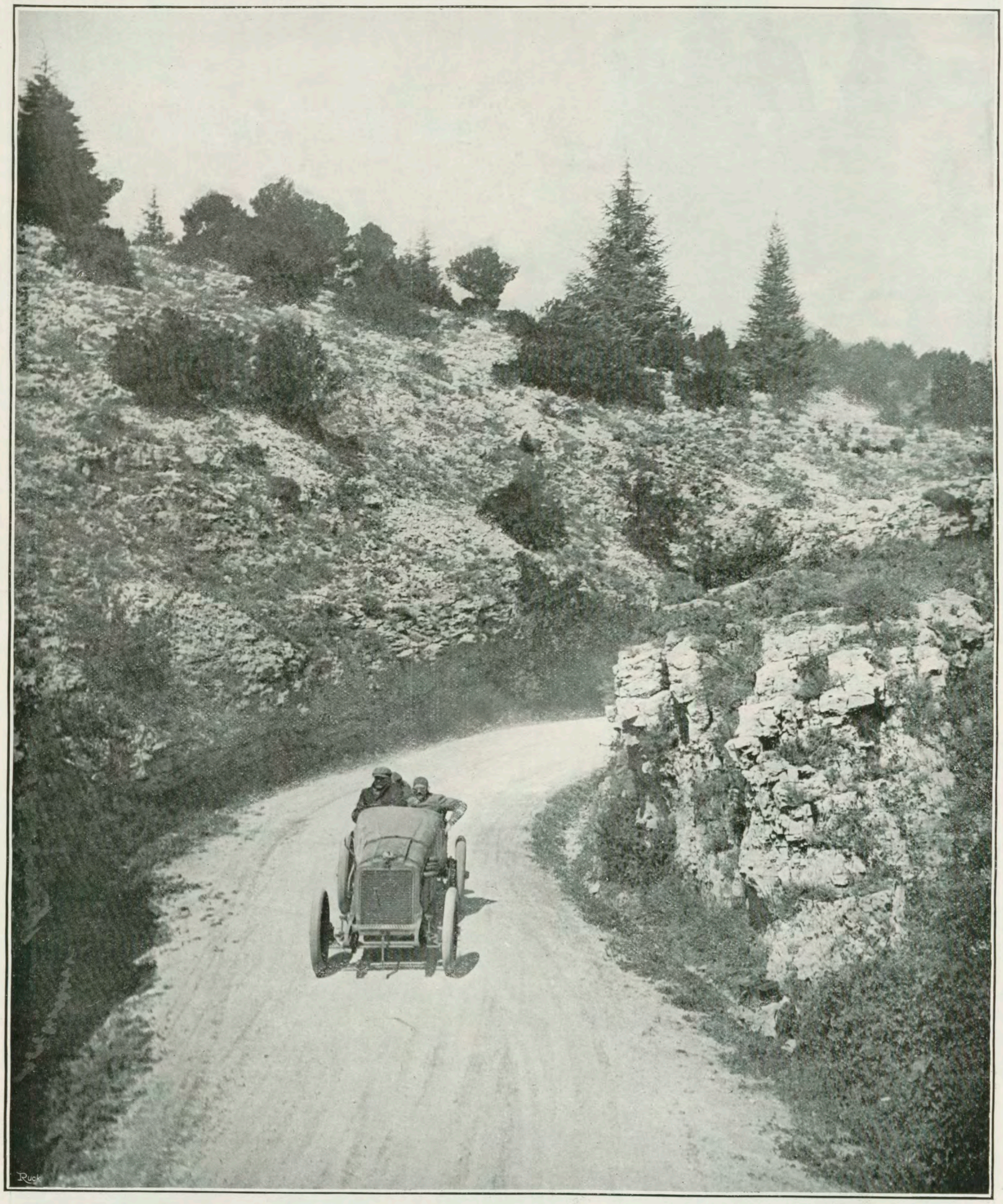
Dans la catégorie des 140 d'alésage, Mottard battit son propre record de 1905, avec 22 m. 16 s., mais Deydier, parti après lui, faisait 22 m. 2 s. Dans la catégorie des grosses voitures, Bablot, sur une voiture Brasier du Grand Prix, démolissait le record de Cagno, debout depuis trois ans.

F.-A. WHEEL.

Une lutte dans la côte.

La lutte contre les records fut acharnée. Celui de Mottard, établi en 1905, fut battu par le tenant lui-même, en 22 m. 16 s., prenant la première place dans la 7e catégorie Dans la 8e catégorie, Deydier battait également ce temps, faisant 22 m. 2 s.

LE MEETING DU VENTOUX



BABLOT, LE NOUVEAU RECORDMAN DU MONT-VENTOUX

Sur une quatre-cylindres Brasier de 150 millimètres d'alésage, la voiture du Grand Prix, malgré le froid et la neige, Bablot a battu de 31 s. 1/5 le record de Cagno, qui existait depuis le 24 septembre 1905, couvrant les 21 kilom. 600 de côte à une moyenne de 8 0/0, en 19 m. 8 s. 4/5. On ne saurait trop admirer la performance de Bablot, qui, à Salon, avait atteint une vitesse de 166 kilom. 666 à l'heure. (Pneumatiques Michelin. magnéto Bosch.)

LE MEETING DU MONT VENTOUX

GRÉTERIN DANS UN VIRAGE DANGEREUX

Quoique handicapés par leur transmission à cardan, dont les inconvénients se faisaient particulièrement sentir sur ce parcours difficile, Champoiseau et Gréterin ont pris les deux premières places, couvrant les 21 kilom. 600 avec leur Impéria de 106 d'alésage, respectivement en 24 m. 7 s. et 25 m. 33 s. 3/5 . D'ailleurs, les voitures Impéria se sont également couvertes de gloire à Salon et à Evreux.

LES CANOTS A JUVISY

Les Régates à la voile.

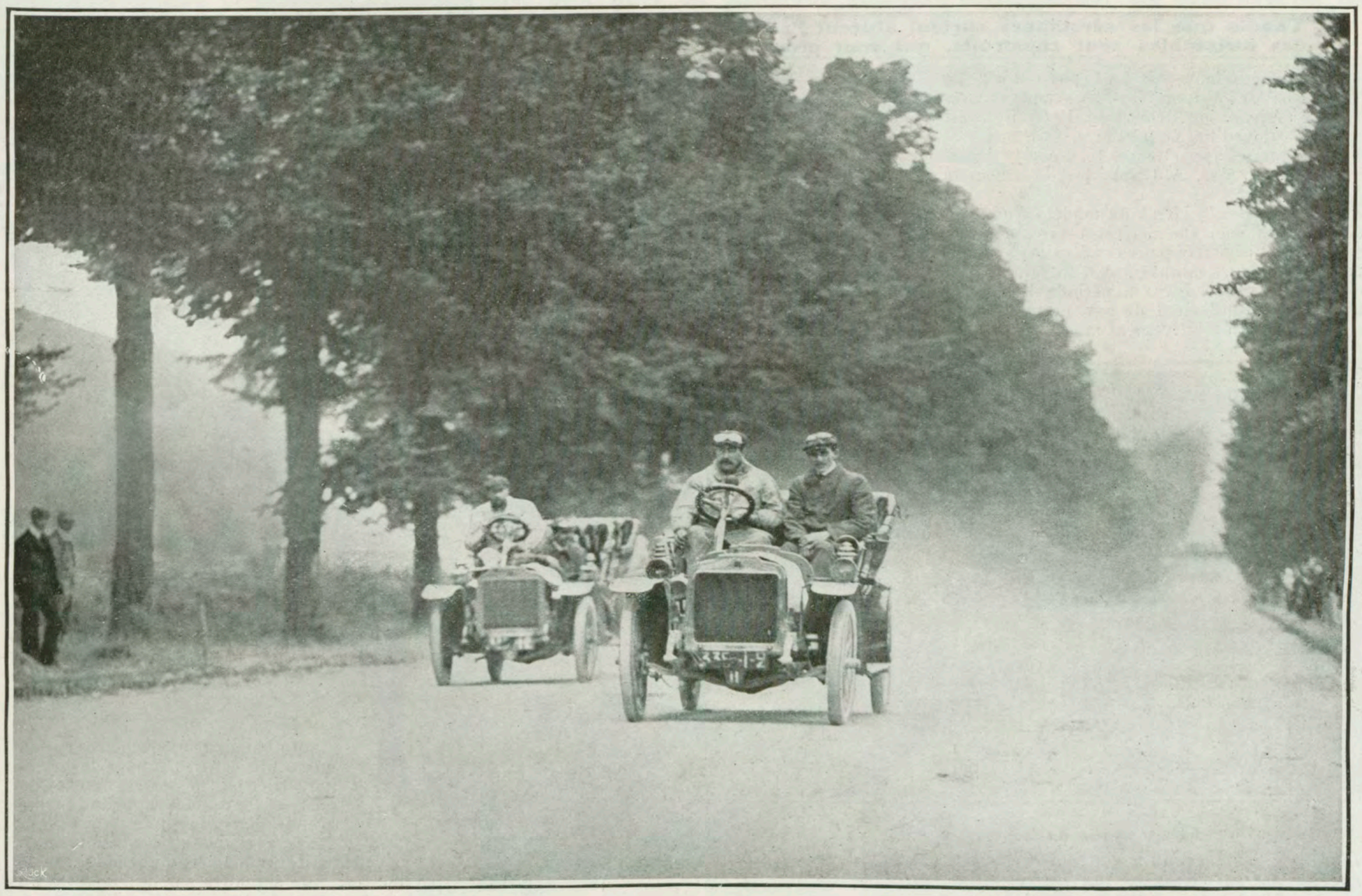
Le meeting de Juvisy pour voiliers et canots automobiles a remporté un joli succès. La course croisière de voiliers est revenue à Gilliath, *à M. Cadok, en 16 m. 30, précédant de près de trois minutes* Quand Même *à M. Fayaud.*

Le *Ricochet* en vitesse.

Le Ricochet, *à M. Le Las, a remporté la seconde place dans la course pour racers, effectuant les 50 kilomètres en 1 h. 12 m. 28 s. (Moteur Antoinette.) Le vainqueur était le* Delahaye X-Nautilus.

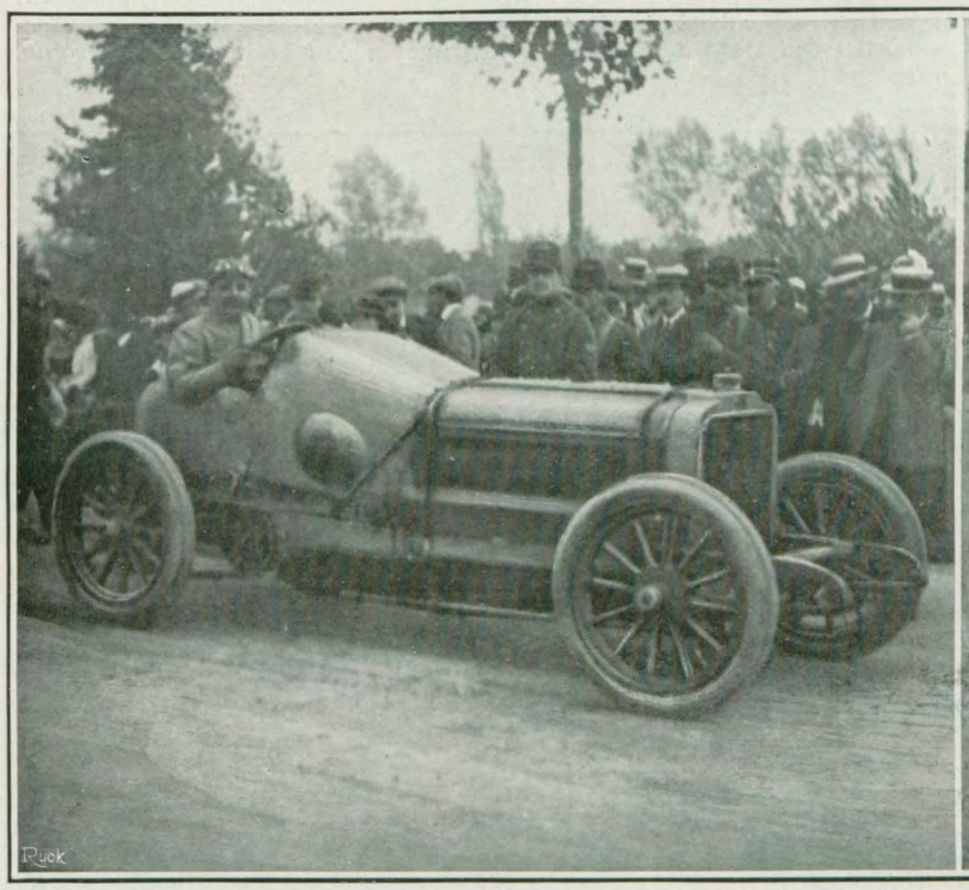
(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

LE MEETING D'EVREUX



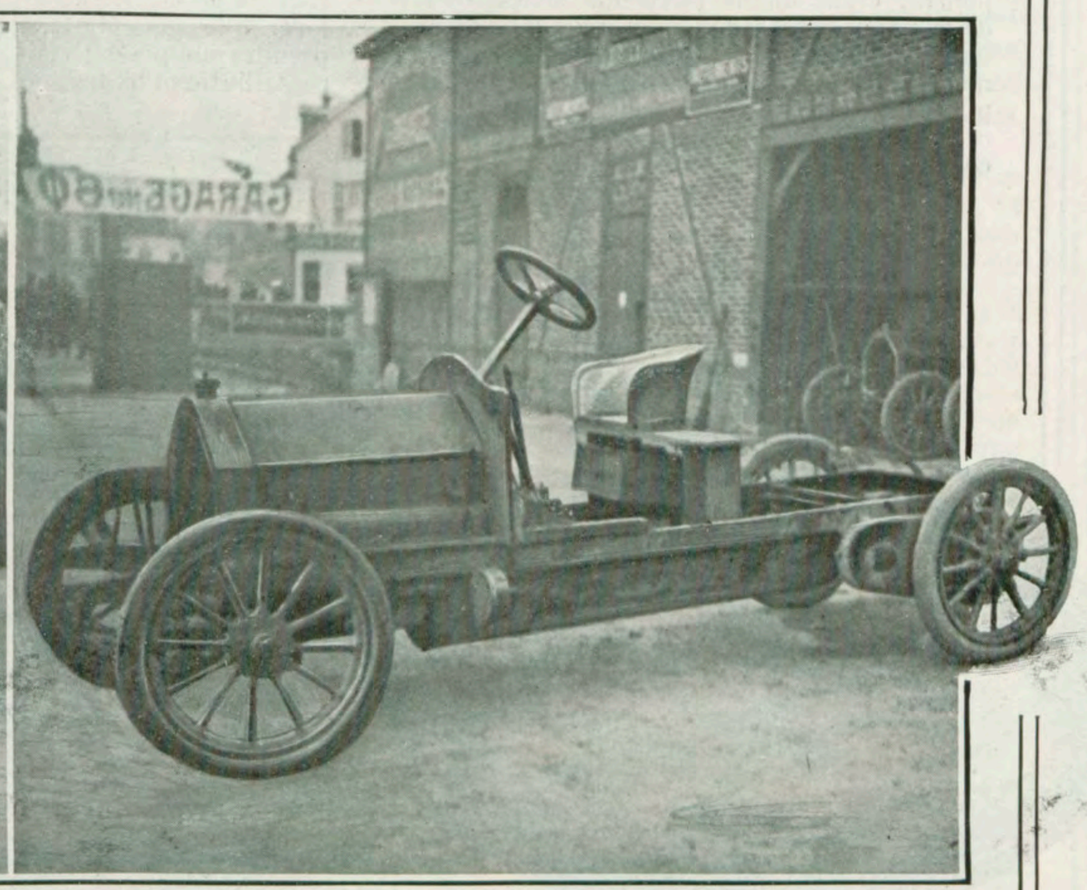
Ce qu'on ne voit pas dans une course de vitesse.

Dans les épreuves du meeting d'Evreux, qui se sont disputées dimanche dernier, sur la côte de Cambolle, les éliminatoires se courent contre la montre, mais les finales réunissent les deux meilleurs de chaque catégorie. C'est donc à une véritable lutte coude à coude que l'on assiste, comme dans les épreuves pédestres de 100 mètres, chaque concurrent ayant sa ligne marquée avec du plâtre, sur le sol.



Bablot et sa voiture du Grand Prix.

La lutte la plus impressionnante fut celle qui mit en présence la quatre-cylindres de 150 de Bablot et la six-cylindres d'Alézy. La première triompha, couvrant le mille arrêté en côte en 52 s. 2/5 : 116 kilomètres à l'heure.



Ce qu'on peut appeler une carrosserie confortable.

Pour alléger leurs voitures, quelques conducteurs avaient enlevé tout ce qu'il est possible de supprimer. Celle-ci, avec sa planche comme siège et son réservoir attaché avec des ficelles, peut passer pour le modèle du genre.

Trois nouveaux Auto-ballons

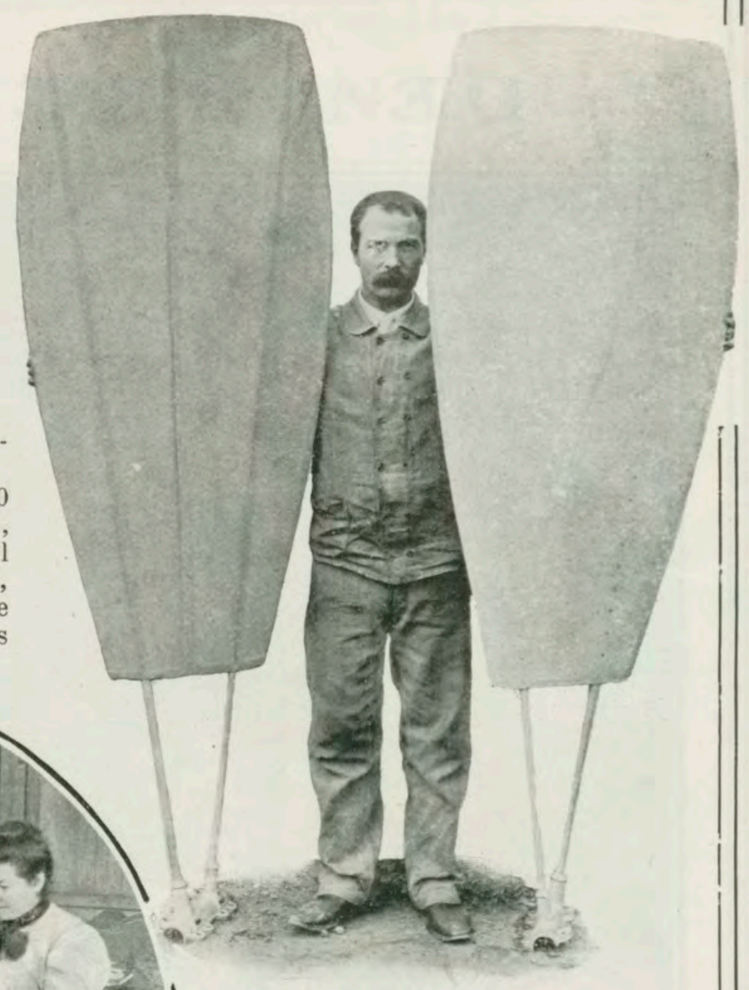
Par FRANÇOIS PEYREY

Tandis que les aéroplanes surtout attirent l'attention en ce moment, des dirigeables sont construits, qui vont prochainement évoluer

Les aéroplanes ne font pas oublier les ballons-automobiles, les grands navires aériens, dont trois nouvelles unités sont aujourd'hui en partance.

Ces aéronats appartiennent au comte Henri de La Vaulx, à M. A. Clément et à la Société Astra.

Le *De La Vaulx II* est un modèle d'aéronat destiné aux sportsmen, c'est-à-dire un appareil aérien dirigeable pouvant être prêt au départ en quelques minutes, et n'entraînant pas de frais dans son hangar en période d'inaction, tels que ravitaillement de gaz, personnel, etc. Le prix en sera relativement modique.



L'hélice du *De La Vaulx*.

L'hélice, en acier, a 4 mètres de diamètre. Elle a été dessinée par M. V. Tatin.

La fabrication de l'enveloppe.

L'aéronat De La Vaulx *jauge 700 mètres cubes. Sa force motrice, de 16 chevaux, lui permettra de faire de 25 à 30 kilomètres à l'heure.*

L'aéronat jauge 700 mètres cubes, et sa puissance motrice — 16 chevaux Anzani — lui permettra une vitesse propre de 25 à 30 kilomètres à l'heure. Gonflé au gaz d'éclairage, il pourra, étant donné l'extrême simplification de la partie mécanique et de tous les organes, être rapidement gréé — en une demi-heure. De même, puisqu'il se démonte aussi facilement, le pilote descendu en rase campagne pour une cause quelconque, le chargera sur une charrette comme un simple ballon sphérique. Nous assisterons à bref délai à des courses de petits auto-ballons.

J'ai visité récemment le *De La Vaulx II*, qui quittera bientôt, pour son hangar de Saint-Cyr, les ateliers Maurice Mallet, à Puteaux, les ateliers de la Société française des Ballons dirigeables. J'ai pu examiner l'enveloppe, en coton très léger, enduite à l'intérieur d'un vernis spécial. Elle est dissymétrique et dépourvue de ballonnet compensateur. Nous ne pouvons encore parler du dispositif qui le remplace.

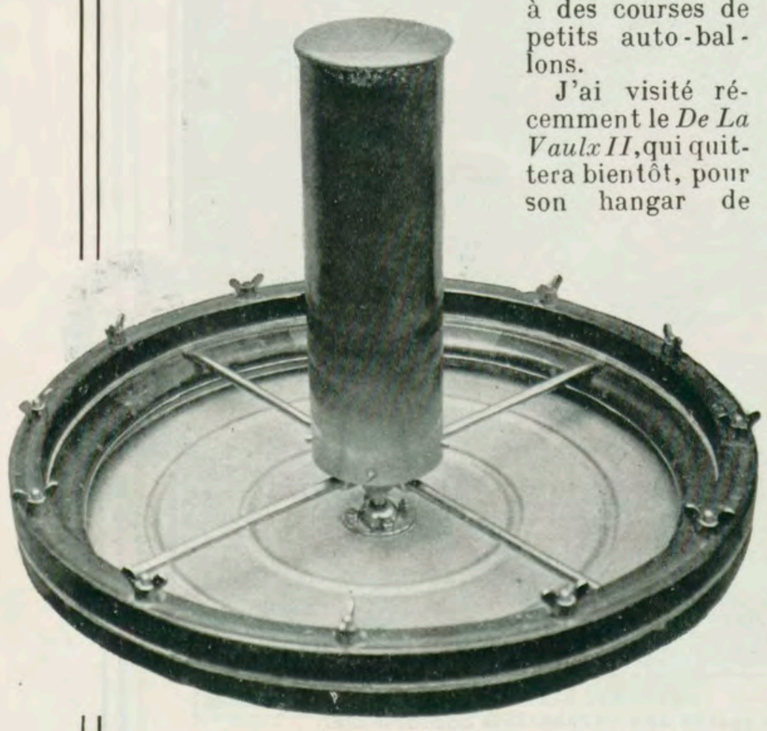
La poutre armée, en sapin rouge, a 13 m. 50 de longueur, se démonte en trois parties égales, susceptibles d'être logées dans n'importe quel fourgon de chemin de fer. Le moteur actionne, à l'arrière, une hélice en acier de 4 mètres de diamètre, dessinée par M. V. Tatin. Les essais comparatifs décideront entre cette hélice et un autre propulseur de 2 m. 30 de diamètre. La démultiplication se transforme à volonté.

La faible force ascensionnelle du gaz d'éclairage ne permettra au *De La Vaulx II* de n'enlever que son pilote, qui pourra cependant prendre un passager à son bord en mettant à contribution l'hydrogène pur.

Le *Bayard-Clément* est un grand auto-ballon de 3.500 mètres cubes, qui a été construit pour le grand industriel par la Société Astra. La partie sustentatrice rappelle dans ses grandes lignes la carène de la *Ville de Paris*, avec quelques améliorations. La nacelle, en tubes d'acier, a une longueur de 28 mètres. Elle supporte sur des ressorts un puissant moteur de 120 chevaux. Le *Bayard-Clément* débutera à l'aérodrome de Montesson.

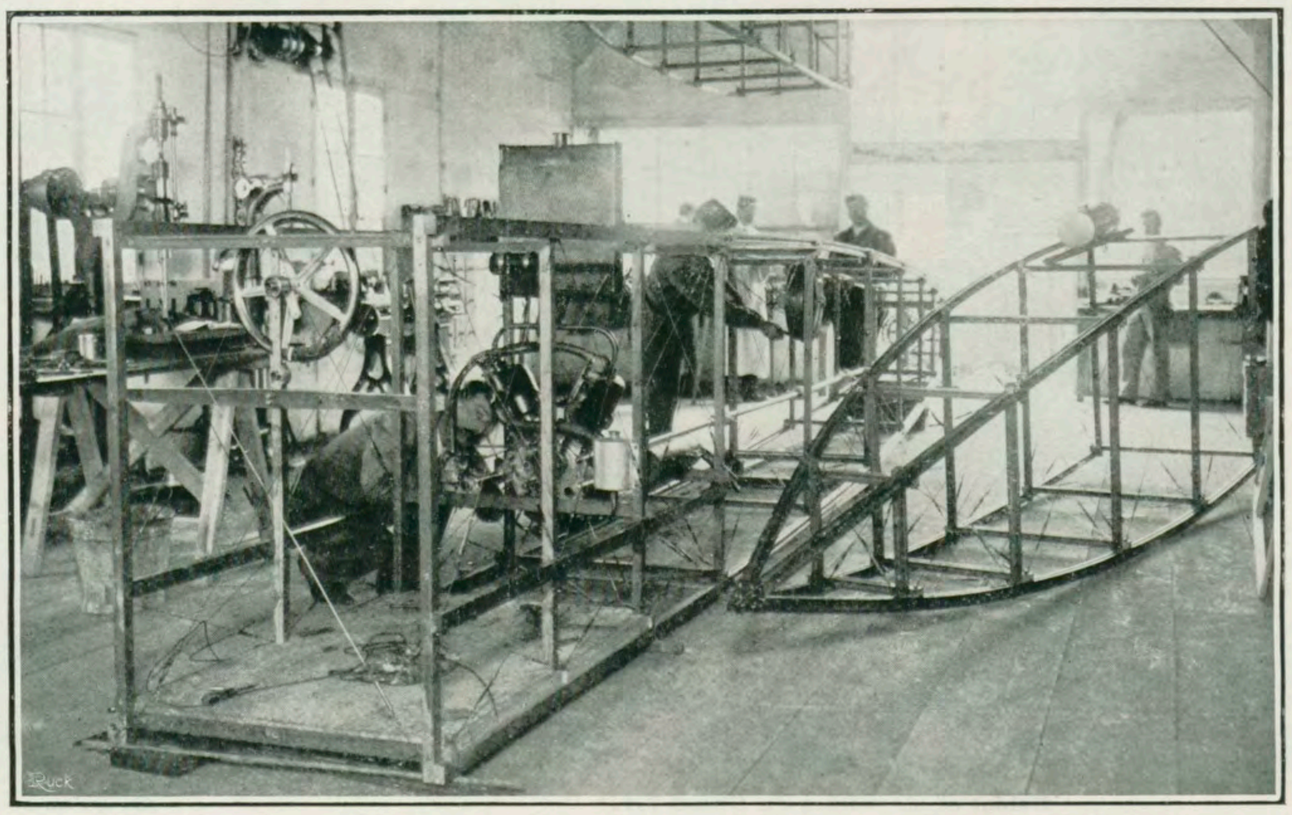
La *Ville de Bordeaux* est exactement semblable au *Bayard-Clément*, sauf que sa jauge n'atteint que 3.000 mètres cubes et que la puissance mécanique est demandée à un 80-chevaux Renault. On construit actuellement, à Meaux, de vastes ateliers et hangars. La *Ville de Bordeaux* sera transportée à ce nouvel aérodrome.

François Peyrey.



La soupape.

Le comte de La Vaulx adapte une nouvelle soupape à l'enveloppe de son dirigeable.

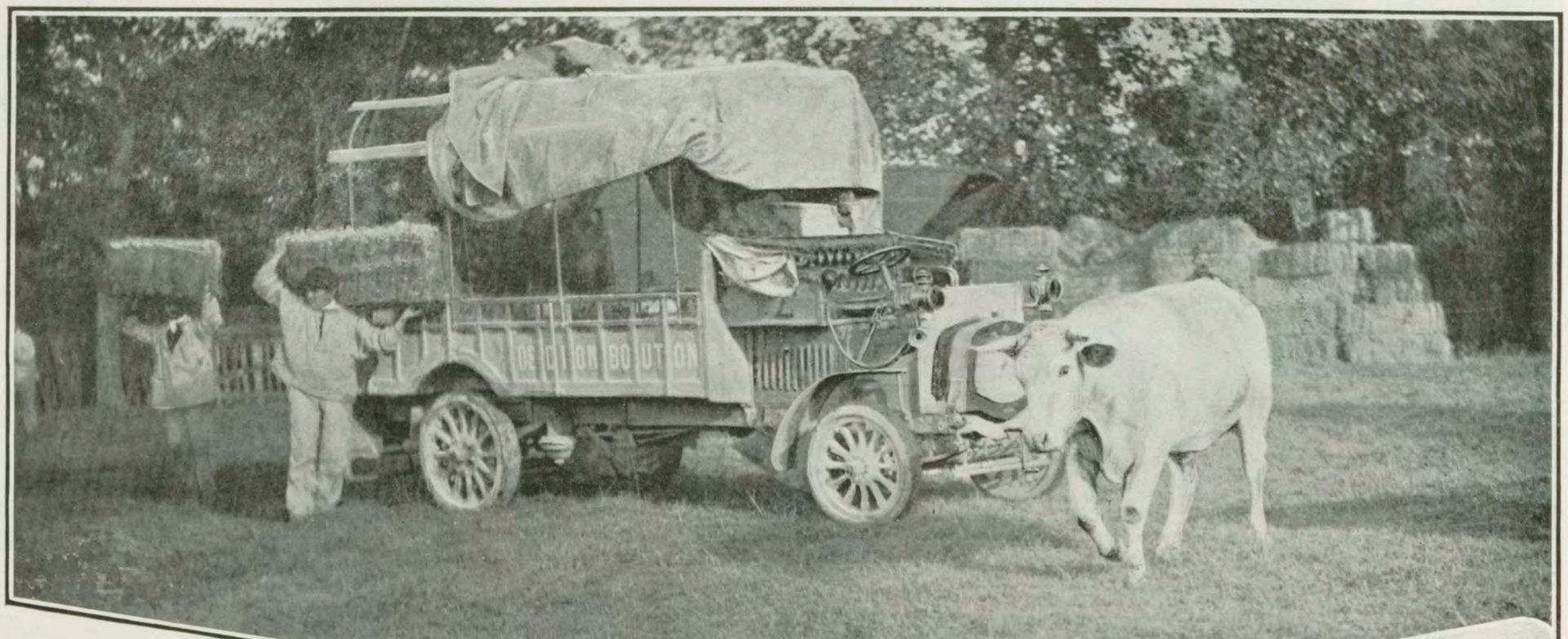


La poutre armée et le moteur.

La poutre armée, en sapin rouge, a 13 m. 50 de long et se démonte en trois parties égales. Le moteur est de 16 chevaux.

LES POIDS LOURDS AUX MANŒUVRES

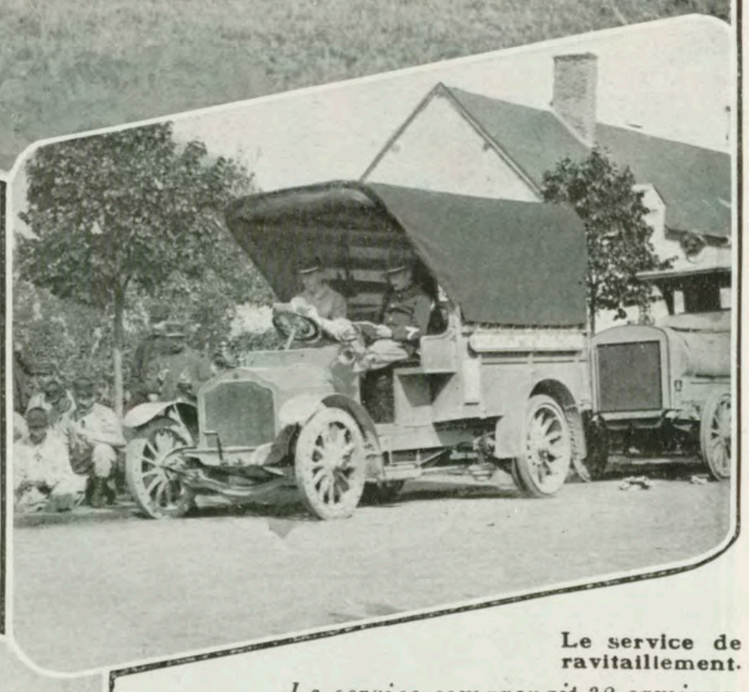
Les poids lourds, expérimentés déjà dans de nombreux concours militaires, ont été expérimentés cette année définitivement aux Grandes Manœuvres du Centre



Le service du parc à bestiaux.

Ce sont des camions de Dion-Bouton qui ont assuré, avec une parfaite régularité, la fourniture de fourrages pour le parc des bestiaux qui suivaient l'armée du général Trémeau.

De même que l'an dernier, aux manœuvres du Sud-Ouest, le service du ravitaillement par camions automobiles a été expérimenté cette année aux manœuvres du Centre, mais sur une plus grande échelle. L'effectif était, en effet, bien plus considérable, puisqu'il comprenait quatre corps d'armée complets, deux divisions de cavalerie indépendante et une division d'infanterie coloniale. Aussi, une des deux armées seulement, celle du général Trémeau, fut servie par les poids lourds, qui avaient à assurer le ravitaillement non seulement des hommes, mais encore des bestiaux qui devaient fournir à leur tour la nourriture des soldats. C'est le capitaine Ecochard, du 4e bureau de l'état-major de l'armée, qui était à la tête de ce peloton formidable de 32 camions représentant un nombre très appréciable de chevaux.



Le service de ravitaillement.

Le service comprenait 32 camions, parmi lesquels le Lorraine-Diétrich a été très apprécié par les officiers compétents.

Il est certain que l'armée ne peut pas acheter tous les camions dont elle peut avoir besoin. Puisqu'une cinquantaine ont semblé nécessaires pour 60.000 hommes en temps de paix, il en faudrait bien 30.000, en cas de guerre, pour les trois millions d'hommes que nous sommes appelés à mettre sur pied. Mais c'est chez les particuliers, dans l'industrie privée, qu'il faudrait les trouver. L'armée se les assurerait par voie de réquisition, comme elle le fait pour les chevaux et les voitures attelées. Mais les particuliers pourraient être encouragés à l'achat de véhicules automobiles par un système de primes, prime de première mise, au moment de l'achat, et prime d'entretien au moment du recensement périodique ou de l'utilisation aux manœuvres. Ces primes ne pourraient être accordées qu'à un certain nombre de types de voitures répondant aux rendements des divers services.

Toutes les marques qui fabriquent des véhicules de poids lourds étaient représentées aux manœuvres. On a beaucoup admiré les quatre camions de Dion Bouton et celui qui convoyait le bataillon cycliste. Ils ont montré une endurance et des qualités d'économie qui ont déjà valu aux de Dion-Bouton le Grand Prix du Ministère de la Guerre. F. M.

Le soldat français est industrieux.

Les conducteurs avaient trouvé un excellent moyen d'apporter de la variété dans leur menu. Des œufs achetés à la ferme voisine, cuits dans l'eau du radiateur et mangés sur des bidons, à la place de coquetiers, formaient une très agréable entrée.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

LA COURSE PÉDESTRE ROUEN-PARIS

Au contrôle de Pont de l'Arche.
A 1 h. 46, Dodin signait premier à Pont de l'Arche (19 kilomètres), au milieu de la population tout entière, pressée autour de la table du contrôle.

Le départ
Le départ a été donné à minuit et demie précis, devant le café

de Rouen.
du Commerce, à Rouen, aux 97 concurrents de l'Auto.

Cibot et Orphée au contrôle secret.
Dans le bois de Faulx, entre Louviers et Evreux, des contrôleurs, dissimulés dans la nuit noire, attendaient les concurrents et leur apposaient un cachet sur le bras, au moyen d'un timbre humide.

Siméon et Orphée passent à Meulan.
Après s'être débarrassé de Coroyer, Orphée avait pris la tête, mais il est rejoint à Meulan par un autre Rouennais, Siméon (90), qui finira par le lâcher sous le pont de Poissy.

Orphée avant Bonnières.
Orphée, un des deux favoris a soutenu une lutte superbe contre Coroyer, pendant la première partie du parcours.

Orphée et Coroyer se réconfortent à Bonnières.
Le Parisien Orphée (95) et le Rouennais Coroyer (88) ont signé ensemble à Bonnières. Le premier a pris la seconde place, en 15 h. 41 m., l'autre s'est classé quatrième, en 18 h. 22 m.

Cibot se débarbouille.
Cibot, le vainqueur de l'an dernier, était grand favori. Pris d'une défaillance vers le milieu du parcours, il s'est classé 3e, en 17 h. 42 m., mais son temps de l'an dernier, qui était de 15 h. 29 m. reste toujours imbattu.

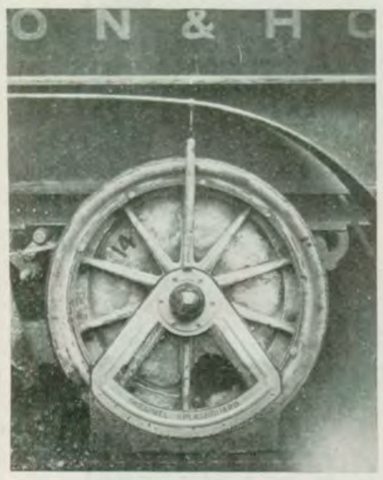
Au debouché de la route de Cherbourg.
Orphée a rejoint Coroyer à Chauffour. La lutte semble circonscrite entre eux. Mais Siméon, qui les a rejoints à Mantes, finit par prendre la tête à Poissy et termine premier, en 15 h. 36 m. 5 s. Siméon, qui est âgé de trente et un an, est débardeur à Rouen. Il s'était honorablement classé dans Rouen-Dieppe-Rouen et dans Elbeuf-Le Havre et retour.

La voiture de la *Vie au Grand Air*.
C'est sur la 16-chevaux Unic mise à notre disposition par M. Bizet, directeur des anciens établissements Georges Richard, que notre rédacteur en chef et notre photographe Simons ont pu suivre la course Rouen-Paris et revenir à Evreux pour le meeting automobile. (Pneus Michelin.)

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE



Cette roue est munie d'un garde-boue nouveau empêchant absolument la boue d'être projetée sur les passants. C'est une invention allemande.

L'INFLUENCE DE LA COURSE

Je disais, l'autre jour, à propos du Circuit de Bologne, combien il était regrettable que certains de nos constructeurs français aient déclaré forfait dans la grande épreuve italienne, sans souci de l'influence énorme qu'exercent sur le développement de notre commerce à l'étranger, les victoires françaises. Ce qui importe, ajoutais-je, c'est moins le nom du vainqueur que sa nationalité. Une victoire de Renault est excellente pour Clément, pour Darracq, et, quand Diétrich triomphe, Panhard, Brasier et d'autres en remportent aussi les fruits. En voici un exemple, recueilli dans les documents officiels et qui, dans l'aridité de ces quelques chiffres, en dira plus que les plus longs discours et les meilleurs raisonnements. C'est un tableau des chiffres d'importation des principaux pays aux Etats-Unis en 1907 et en 1908 pour les six premiers mois de l'année :

	1907	1908
	en dollars	
France.....	2.940.387	1.775.589
Italie.....	42.154	331.363
Angleterre...	347.758	199.337
Allemagne...	251.062	124.747

La comparaison de ces chiffres est instructive. Tandis que l'Allemagne, l'Angleterre, la France sont en diminution très sensible, les importations italiennes font un bond formidable de plus de 800 0/0. A quoi peut-on attribuer cette augmentation, sinon à la série de victoires ininterrompues remportées pendant l'année 1907 par les voitures italiennes ?

L'occasion nous est donnée de prendre notre revanche, puisque deux grandes courses sont annoncées aux Etats-Unis. Les engagements pour le Grand Prix d'Amérique, qui est la seule épreuve ouverte aux voitures courant sous les règlements de l'A. C. F., viennent d'être publiés : l'Italie et l'Allemagne sont là, la France n'y est pas encore. Il est toujours temps, pour nos constructeurs, de s'engager, qu'ils n'y manquent pas. L'invasion américaine n'est pas encore à redouter; mais nous voyons tout au moins son marché se fermer devant les produits européens. Tâchons de conserver le plus longtemps possible l'avance que nous possédons encore.

MARCEL VIOLLETTE.

Le Dr Motais, qui est l'un des promoteurs du Circuit d'Anjou. Si le Grand Prix de 1909 se dispute à Angers, ce sera en grande partie à lui qu'on le devra.

CYCLISME

L. Bouladoux, vainqueur du championnat de la Corrèze. Il a effectué les 50 kilomètres du parcours en 1 h. 38 m. 12 s., avec près de 7 minutes d'avance sur le 2e.

MAJOR TAYLOR REPART...

Major Taylor est reparti pour l'Amérique. Il a récolté une assez belle moisson de lauriers et nous a prouvé qu'il était toujours le merveilleux sprinter que nous avons connu jadis. Vous souvenez-vous les polémiques de l'année dernière quand il revint à la piste, ses débuts difficiles, ridicules même, son travail sagement dosé et réfléchi, ses progrès, ses victoires et son départ, après avoir remporté de multiples triomphes sur les meilleurs hommes?

Cette année, il se mit plus rapidement en forme, et ses premières courses, sans lui valoir des victoires, prouvèrent qu'il n'était pas loin de redevenir lui-même. Après quelques jours d'entraînement, le beau temps aidant, il devint presque invincible. Il renouvelait les succès de 1907, lorsque plusieurs chutes le contraignirent à un repos forcé, Verri ne voulant pas être battu par lui dans son pays, trouva fort spirituel de le faire tomber au moment de l'emballage. Major Taylor est un douillet, il ne se remit pas vite de ses blessures. Mais il réagit bientôt, reprit sa belle confiance de jadis, après avoir constaté que tous les coureurs n'étaient pas des... Verri. Il subit un échec lors de sa rencontre avec Dupré, qui semble, à l'heure actuelle, en passe de devenir notre meilleur français, mais, dans sa dernière course, il remporta un succès incontestable, réussissant à battre, avec une parfaite aisance, par deux fois, l'ex-champion du monde Friol. Major Taylor nous reviendra sans doute en 1909, et vous verrez qu'il sera toujours là. JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 13 au 18 septembre.

ATHLÉTISME

Dimanche 13 septembre.

Championnats de France professionnels (10 kilom. marche) : 1. Fantou, 48 m. 10 s. ; 2. Roberts.

HIPPISME

Dimanche 13 septembre

Longchamp. — *Prix de Sablonville* (1.100 m., 10 000 francs) : 1. Union, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2 Stromtid ; 3. Ossian. (11 partants.)

Prix Royal-Oak (3.000 mètres, 50.000 francs) : 1. Médéah, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Sea Sick ; 3. Holbein. (9 partants.)

Omnium (2.400 mètres, 25 000 francs) : 1. Viscos, à M. G. Braquessac (Berteaux) ; 2. Valseuse ; 3. El Biar. (18 partants.)

Mercredi 16 septembre.

Le Tremblay. — *Prix Le Sancy* (2.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Sol Voisins, à M. J. Archdeacon (Hobbs) ; 2. Sea Sick ; 3. Romarin. (4 partants.)

Jeudi 17 septembre.

Maisons. — *17e Biennal de Maisons-Laffitte* (1908-1909, 1re année, 1.200 mètres, 20.000 francs) : 1. Agha, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Placide ; 3. Alexis. (11 partants.)

LA POCHETTE DES HOMMES VOLANTS

Devant le succès, toujours croissant, remporté par nos pochettes de 12 photographies 13 × 18, sur le Circuit de Dieppe, et sur le Tour de France, nous en avons créé de nouvelles sur les aéroplanes et les grandes manœuvres du Centre.

Il suffit de nous écrire, en nous indiquant, pour les aeroplanes : quels aéroplanes sont préférés, quels aviateurs, quels vols, et particulièrement ceux de Wilbur Wright, sur lesquels nous possédons une collection très complète.

Pour les manœuvres : le bataillon cycliste, le service de ravitaillement par les camions automobiles, ou des vues des manœuvres elles-mêmes.

Nous mettons donc en vente en ce moment :

1° La pochette du Circuit ;
2° La pochette du Tour de France ;
3° La pochette des Hommes volants ;
4° La pochette des Manœuvres.

Nous les enverrons dans la huitaine qui suivra la demande, accompagnée d'un mandat de 10 francs pour chacune.

ATHLÉTISME

T. E. Hammond vient de remporter une course de 24 heures à la marche, à Londres, couvrant 210 kilom. 779 (ancien record : 204 kilom. 313, par Howes).

LES CHAMPIONNATS PROFESSIONNELS

Depuis le jour où il y a eu des coureurs qui préféraient la gloire à la monnaie et d'autres, plus pratiques, qui préféraient la monnaie à la gloire, les premiers ont déclaré et maintenu qu'ils étaient meilleurs que les seconds, et ceux-ci, pour n'être pas en reste, en ont fait tout autant. Etant moi-même amateur, je fais comme mes confrères, mais je dois reconnaître que les professionnels n'ont pas tort de se défendre de nous être inférieurs au point de vue de la valeur sportive, la question de suprématie entre eux et nous n'ayant jamais pu être tranchée définitivement.

Tous nos temps et toutes nos performances sont, il est vrai, meilleurs que ceux des pros, mais nous avons toujours eu pour nous des pistes et un service d'entraînement que nos collègues de l'autre côté n'ont, je crois, jamais été à même de posséder.

Et puis, avouons-le, nous sommes, au point de vue hygiène et entraînement, bien plus favorisés que les pros, qui, pour la plupart, camelots ou ouvriers, ne s'entraînent qu'après un travail éreintant et le font peu ou mal. Pas toujours très bien nourris et souvent faibles devant la tentation de l'apéritif, il ne leur est pas si aisé qu'aux purs d'arriver à la forme parfaite, et quand ils l'atteignent, des efforts trop répétés ont vite fait de la leur faire perdre.

Aussi, bien que les performances des derniers championnats professionnels ne sortent pas d'une honnête moyenne, elles sont, eu égard aux circonstances, des plus méritoires. L. DE FLEURAC.

HIPPISME

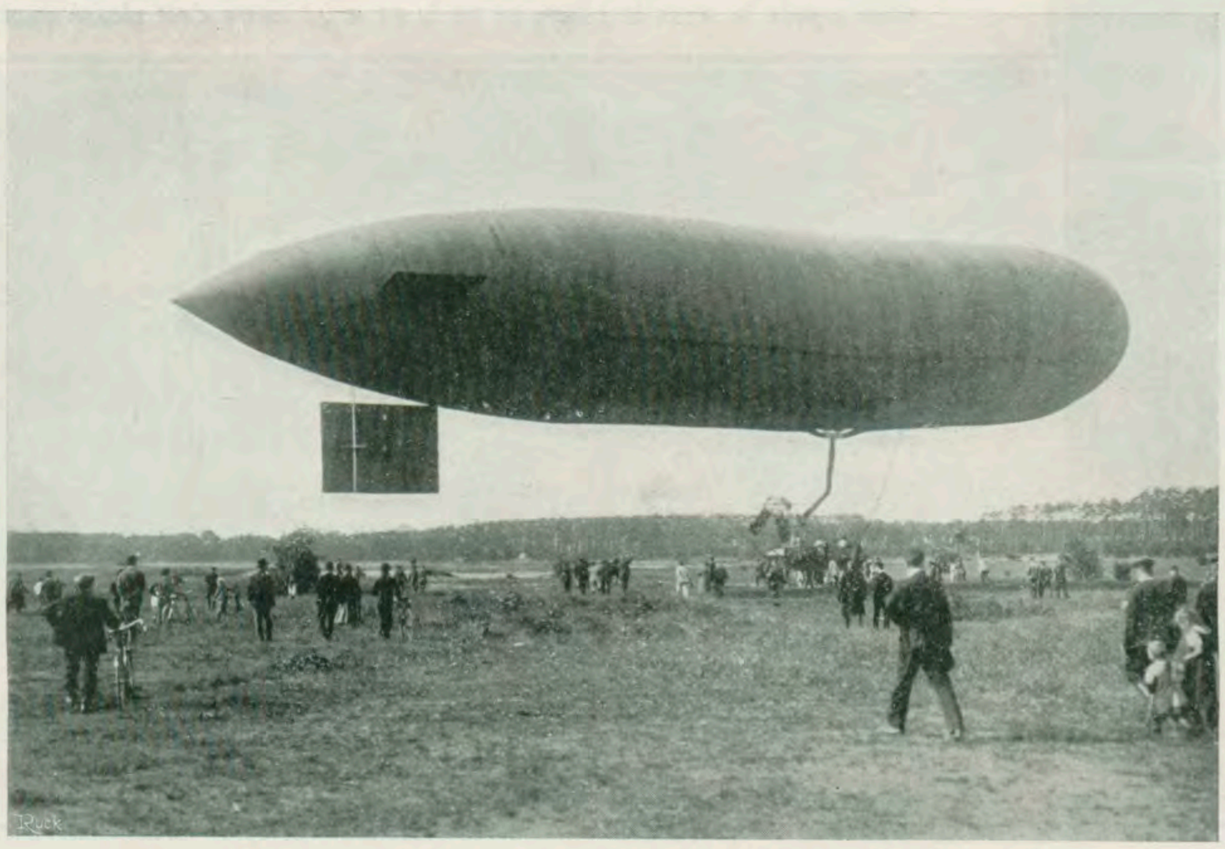
L'excellent entraîneur Duke, qui, avec les chevaux de M. W. K. Vanderbilt, Northeast et Sea Sick, s'est adjugé les plus grandes épreuves de l'année.

A PROPOS DU STEEPLE-CHASING

Les sportsmen australiens sont, paraît-il, en émoi. D'après un correspondant de là-bas, le steeple-chasing est en ce moment l'objet de leurs préoccupations. Ils trouvent que le train mené dans les courses d'obstacles est beaucoup trop rapide, et déplorent que, dans ces sortes d'épreuves, on s'efforce plus de faire de la vitesse que de sauter. Leur attention a été spécialement attirée sur ce sujet par le steeple-chase de quatre milles qui s'est disputé le 8 août dernier à Caulfield. Le vainqueur, Nigel, a couvert la distance des 6.436 mètres en 7 m. 59 s., c'est-à-dire à la vitesse de 1 m. 14 s. 2/5 le kilomètre ; il est bon d'ajouter que, sur les seize partants, cinq seulement terminèrent le parcours. Un semblable résultat a effrayé les Australiens ; ils vont même jusqu'a prétendre qu'il y a là un fait unique dans le monde entier.

Cette assertion est fausse ; si nous prenons quelques uns des grands steeples d'Auteuil de ces dernières années, nous voyons que Solitaire a couvert la distance sur le pied de 1 m. 10 s. 3/5 le kilomètre ; Canard a fait 1 m. 11 s. et Grosse Mère 1 m. 12 s. Mais, il y a plus fort que cela : la moyenne de Burgrave II a été de 1 m. 9 s. le kilomètre : or, la même année. Clyde a remporté le Prix Gladiateur, la fameuse, épreuve de plat de 6.200 mètres, en couvrant le kilomètre en 1 m. 11 s., soit 2 secondes de plus que Burgrave II, qui avait 300 mètres de plus à faire et 25 obstacles à sauter. En face de pareilles constatations, on en arrive à se demander si le chronomètre qui a pris les temps n'était pas de Marseille. On est bien obligé pourtant d'admettre qu'il y a une part de vérité affirmée par la concordance entre les résultats de diverses années.

D'ailleurs, en Australie, commencent à se faire sentir les premiers effets du mal qui est arrivé en France à dénaturer le sens véritable du steeple-chasing. Seulement, dès l'apparition des symptômes, les Australiens se mettent à chercher le remède approprié ; les Français attendent d'être à la dernière extrémité, quelquefois même d'être morts. BOIARD.

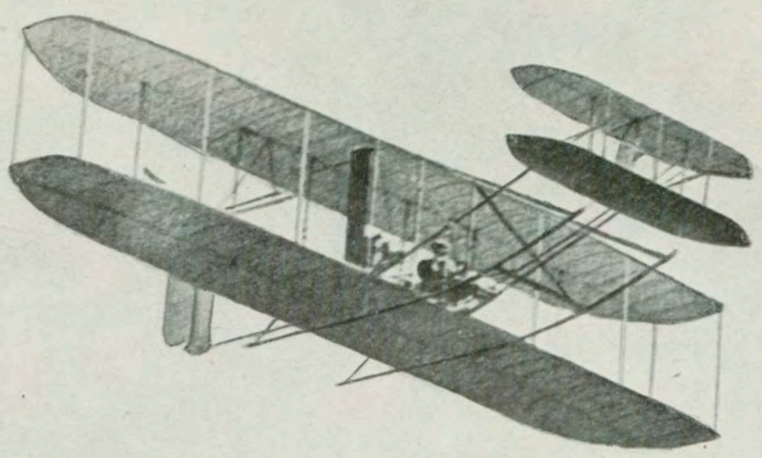


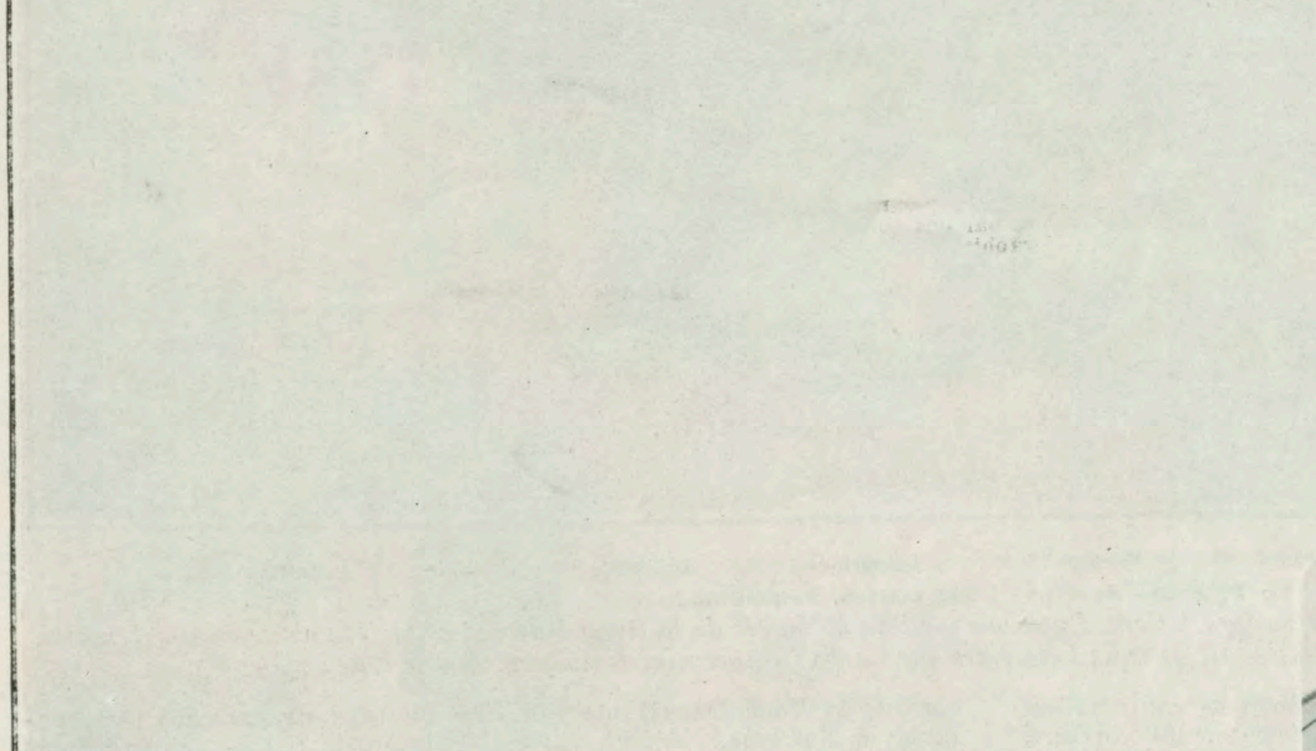
LE DIRIGEABLE ALLEMAND, LE PARSEVAL

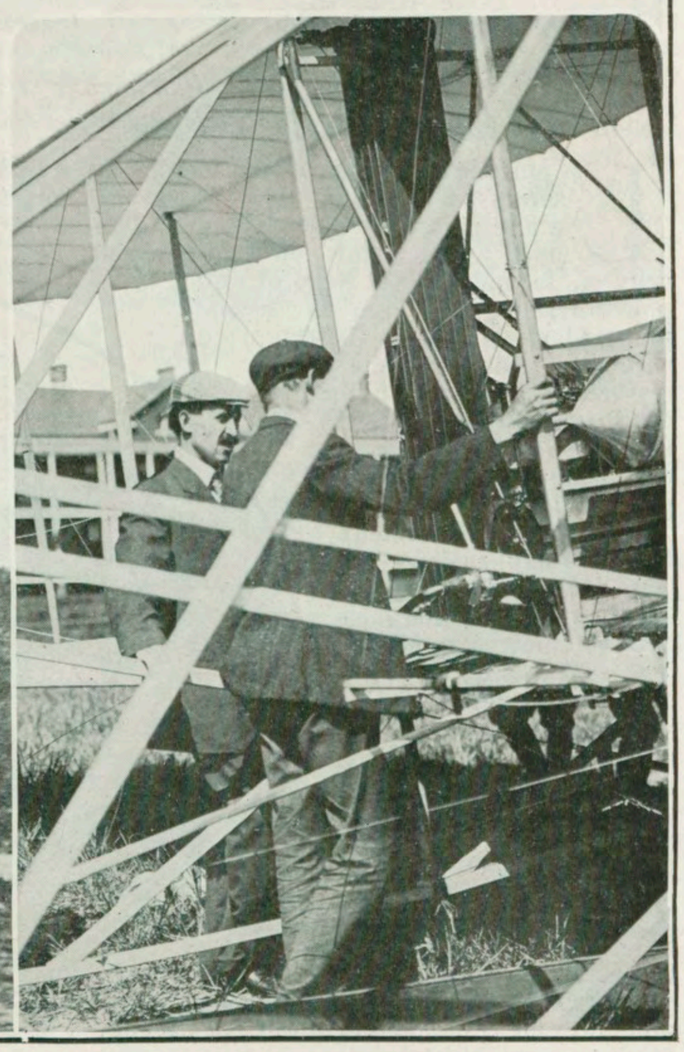
Le dirigeable allemand, le Parseval, *qui avait prouvé à plusieurs reprises ses brillantes qualités, accomplissant un voyage de douze heures, vient d'être détruit au cours d'une sortie, au moment où il se préparait à aller évoluer devant Guillaume II.*

Le fameux toreador Fuentes, qui, apres une carrière des plus brillantes, abandonne l'épée. Il fait ses adieux au public et va prendre une retraite bien gagnée.

LES EXPLOITS DES WRIGHT







ORVILLE WRIGHT EN PLEIN VOL, AU FORT MYERS

Au cours d'un essai devant la Commission officielle, au Fort Myers, près de Dayton, et dans lequel il transportait avec lui le lieutenant Selfridge, Orville Wright a été victime d'un terrible accident. L'une des deux hélices s'étant brisée, l'appareil s'est incliné, puis est venu s'abîmer sur le sol, d'une hauteur de 25 mètres, avec ses deux voyageurs. Orville a eu la jambe gauche cassée et plusieurs côtes enfoncées du côté droit. Son compagnon est mort quelques heures après, à l'hôpital où il avait été transporté.

LA JOURNÉE DU GRAND CRITÉRIUM

Par BOIARD

Alors que le Grand Critérium détruisait le piédestal de Fils du Vent, le Prix du Prince d'Orange a rehaussé celui sur lequel nous plaçons Sauge Pourprée, l'étoile de la génération de trois ans

Sapientia Lazarone Vespre Obstination Dolinkie Gerbe Patricienne

Le Prix des Bassins (1.300 mètres, Saint-Cloud.)

Dans les tournants, Sapientia et Patricienne se rapprochaient. Lazarone tombait à l'entrée de la ligne droite et causait la chute de Patricienne. Dolinkie, à M. Duke (Bellhouse), l'emportait de trois longueurs sur Gerbe; Sapientia, troisième, à une longueur et demie.

La journée de dimanche, à Longchamp, a apporté sa contribution sérieuse à l'opinion que nous pouvons nous faire sur les trois ans, d'une part, et sur les deux ans, d'autre part : elle a mis en lumière, parmi ceux-ci, le mérite de Négofol, qui, pourtant, n'a pris que la seconde place dans le Grand Critérium; du côté des trois ans, elle a fait ressortir, par le résultat du Prix du Prince d'Orange, la valeur de Sauge Pourprée, bien que celle-ci n'ait pas pris part à l'épreuve.

Ces assertions réclament quelques explications. Le Grand Critérium mettait aux prises, sur la distance de 1.600 mètres, quelques représentants de la jeune génération, dont on n'avait pu apprécier la qualité que sur des parcours plus réduits : cette circonstance suffisait à recommander la prudence. Le public, au contraire, s'est emballé sur Fils du Vent, dont les performances lui semblaient concluantes. Or, si, pour sa première sortie, le frère de Jardy avait remporté à Ostende une victoire impressionnante sur Ghadamès et Percy, sa seconde exhibition avait été, dans l'Omnium de Maisons-Laffitte, un succès chèrement disputé à Persil, qui devançait de peu Oversight, Frère Luce et Golden Sky. Le déclin, légèrement indiqué par cette dernière performance, s'est affirmé dans le Grand Critérium, où Golden Sky a pris sa revanche très nette sur Fils du Vent. Dans l'intervalle des quatre longueurs qui les séparaient à l'arrivée, Négofol est venu s'intercaler; il est généralement assez ridicule de parler de gagnant moral, en face du résultat officiel; néanmoins on est obligé de reconnaître que le poulain de M. W. K. Vanderbilt a eu tous les désavantages possibles pendant la course.

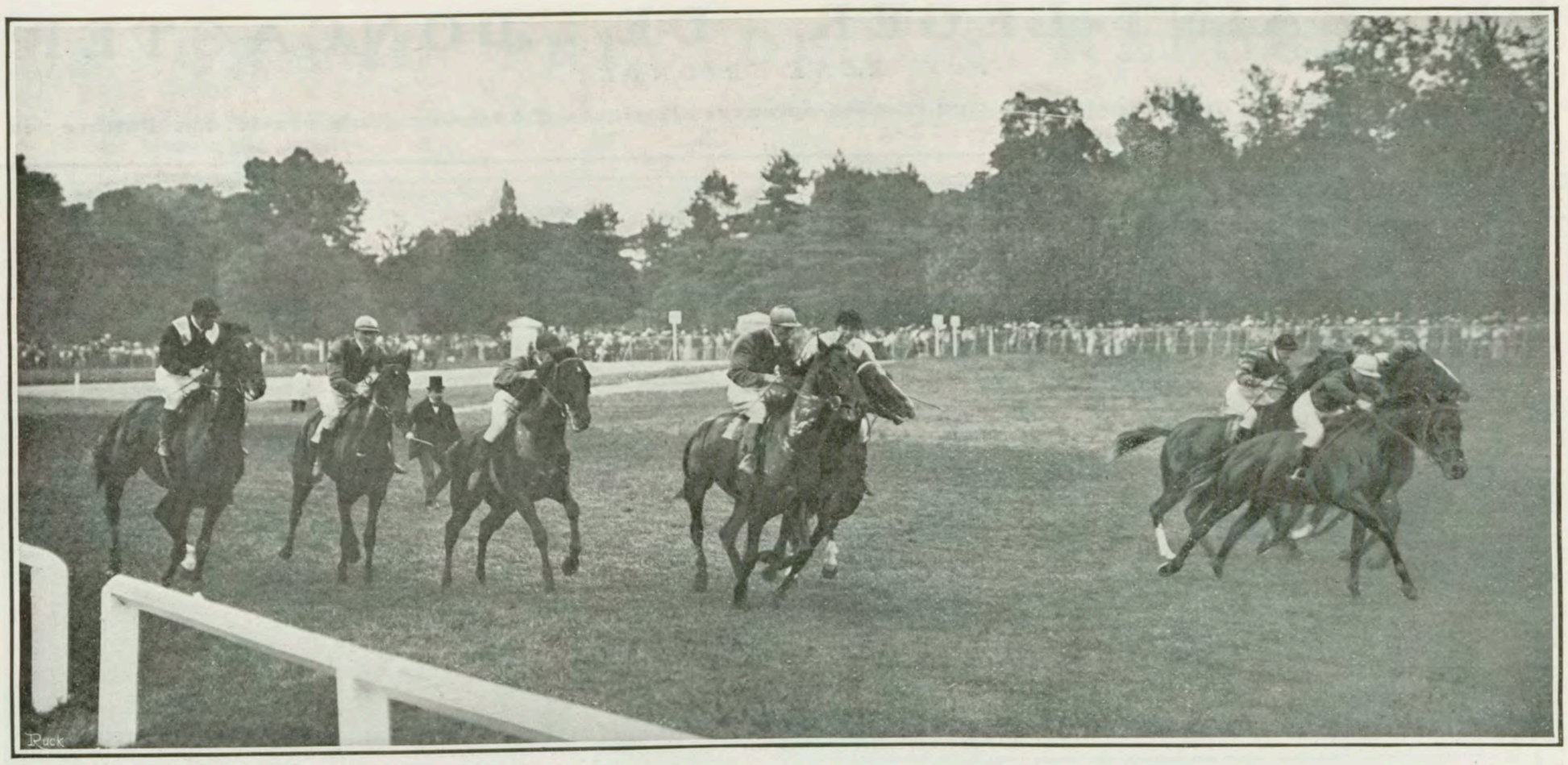
Ripolin Agha

Le 17e Prix Biennal de Maisons-Laffitte.

A la distance, Agha, à M. Edmond Blanc (G. Stern), avait l'avantage et l'emportait d'une longueur et demie sur Ripolin.

Après être parti assez mal, il se trouvait encore dernier lors de l'entrée dans le tournant, sur cette petite piste, où le terrain est assez difficile à refaire; attaqué à la cravache à mi-parcours, il se livrait courageusement, se faufilait à la corde à travers les battus, se dégageait à trois cents mètres du poteau et, déployant quelques belles foulées, n'échouait que d'une longueur contre Golden Sky, qui, après avoir réglé Fils du Vent, avait eu le temps d'atteindre le poteau. Voilà pourquoi j'estime que, tout en revenant à un autre, le Grand Criterium a mis en relief le mérite de Negofol. Une course intéressante à noter est celle de Clérambault, qui a fort bien figuré; or, son unique exhibition avait été très modeste, derrière Hag to Hag et Méhari, à Chantilly; c'est provisoirement une bonne note pour son vainqueur d'alors.

Le Prix du Prince d'Orange opposait à Biniou et Eastman toute l'élite de nos trois



Le départ du Grand Critérium (1.600 mètres, 30.000 francs. Longchamp, 20 Septembre.)

Fils du Vent prenait la tête, dès le départ, devant Roquelaure, Docteur et Golden Sky. A l'entrée de la ligne droite, celui-ci regagnait Fils du Vent et prenait bientôt le meilleur, pour l'emporter d'un longueur sur Négofol, à trois longueurs devant Fils du Vent.

Biniou

Le prince Murat et Lynham.

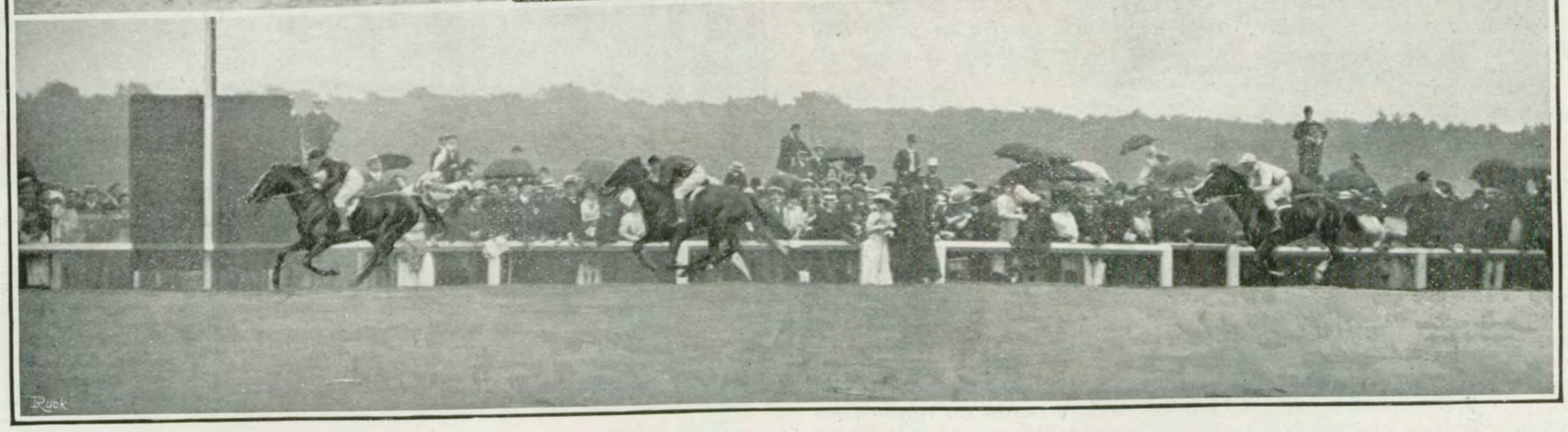
Le prince Murat, propriétaire de Golden Sky, donne ses instructions à son entraîneur, Lynham.

ans, Sauge Pourprée et Sea Sick mis à part; et encore pour ce dernier n'avons-nous rien à regretter, car ses dernières performances nous l'ont montré loin de sa meilleure forme. Northeast a essayé de renouveler la tactique qui lui avait si bien réussi dans le Grand Prix, mais son démarrage au bas de la descente n'a pas surpris ses concurrents. Dès l'entrée de la ligne droite, il était rejoint par Magelian et Mafia II; après une courte lutte, celle-ci prenait l'avantage et filait au poteau, lorsque Biniou surgissait et, la dominant nettement, s'assurait la victoire par deux longueurs. Survenant après le succès de Médéah dans le Royal Oak, cette excellente course de Mafia II souligne la valeur de Sauge Pourprée, qui, dans le Prix de Flore, les a battues toutes deux si facilement, la première à poids égal, la seconde en lui rendant dix livres. Voilà de quoi nous promettre, surtout si les Anglais nous envoient Radium, un magnifique Prix du Conseil Municipal ; à moins que le résultat du Prix Vermeille ne vienne encore tout bouleverser, Sauge Pourprée semble de taille à représenter dignement notre élevage national. C'est elle, en tout cas, qui est la plus qualifiée parmi tous nos champions : sa qualité, son courage et sa régularité se sont affirmés maintes fois, tandis que les autres ont trop souvent besoin d'excuses. Souvigny a figuré aussi obscurément dans le Prix du Prince d'Orange que dans le Royal Oak; Northeast paraît ne plus être lui-même; ainsi que Grill Room d'ailleurs. Quant à Biniou, il est en ce moment en pleine forme; je le crois même très amélioré sur sa forme de l'an dernier et j'estime qu'il sera un des plus sérieux concurrents du Municipal.

Une autre épreuve de la semaine, le Biennal de Maisons, a fourni une course très intéressante, nous donnant une première ligne entre les deux ans et leurs aînés. Agha y battit facilement Ripolin et Rovno, dans l'ordre. Malheureusement nous ne pouvons pas tirer de ce résultat des déductions trop rigoureuses : Agha est un flyer de grand ordre, lorsqu'il est frais et bien disposé; Ripolin n'a pas paru jusqu'ici occuper un rang aussi élevé dans sa génération; il a cependant très courageusement triomphé de Rovno.

Mais, en définitive, ni du côté des jeunes, ni du côté des vieux, ne figuraient des sujets de premier ordre. Parmi les non placés, Fleury, après avoir bien figuré pendant le parcours, a fini quatrième, suivi de sa compagne d'écurie Alby. Les deux ans précédaient White Boy, dont la course fut très honorable, puisqu'il se maintint assez longtemps près d'Agha pour ne faiblir que sur la fin. Tout le reste courut fort obscurément, notamment Scarlet dont on pouvait attendre mieux.

BOÏARD.



Mafia II

Magellan

L'arrivée du Prix du Prince d'Orange. (2.400 mètres, 20.000 francs. Longchamp.)

Biniou a fait une course d'attente. Dans la ligne droite, il a passé facilement Magellan et Northeast, pour l'emporter par deux longueurs, devant Mafia II.

LE SAINT-LÉGER DE DONCASTER

Par RENÉ RIONDET

Cette épreuve, qui fait partie des cinq grandes épreuves classiques d'Angleterre, n'a pas le don d'attirer les champions français; elle fut remportée par le favori

Il y a peu de temps, une discussion s'est ouverte sur le point de savoir si les insuccès de nos représentants dans le Derby Anglais n'étaient pas tout simplement imputables au calendrier des courses. L'affirmative a été soutenue avec âpreté; on a prétendu que cette manière de fixer le Prix du Jockey Club au dimanche précédant le mercredi du Derby d'Epsom était la cause de tout le mal. C'est par cette raison qu'on a expliqué les échecs de tous nos champions, y compris ceux qui n'avaient pas pris part à l'épreuve de Chantilly.

J'ai soutenu, ici même, la thèse opposée; j'ai fait ressortir qu'à notre époque de surmenage à outrance, il n'était pas mauvais de forcer les propriétaires à choisir entre plusieurs objectifs. « Qui trop embrasse mal étreint »; si l'on fait disputer à un cheval tous les engagements importants qu'il possède, on risque de le claquer, de l'abîmer ou de le dégoûter à tout jamais. D'autre part, avant de bouleverser un ordre établi qui a pour lui non seulement la tradition, mais aussi un fondement rationnel, il faut être sûr qu'on y trouvera un avantage; il faut pouvoir espérer que les couleurs françaises seront représentées sinon avec succès, du moins avec autorité sur l'hippodrome d'Epsom. Il est permis d'en douter, si l'on observe le peu d'empressement que mettent nos propriétaires à risquer des engagements de l'autre côté du détroit.

Je prends pour exemple le Saint Léger de Doncaster, qui s'est disputé l'autre jour. C'est une des cinq fameuses épreuves classiques anglaises, qui comprennent les 2.000 guinées, les 1.000 guinées, le Derby, les Oaks et le Saint Léger; l'allocation qui revient au vainqueur a varié entre 110.000 et 160.000 francs: la distance est de 2.940 mètres environ, ce qui convient parfaitement à nos champions, peut-être plus confirmés sur la distance; enfin, et c'est là un important argument, il n'y a pas en France de course équivalente dont la date trop rapprochée pourrait obliger nos représentants, s'ils traversaient la Manche, à abandonner l'espoir d'une double moisson de lauriers. Malgré toutes ces raisons, nos propriétaires ne sont pas très emballés, encore moins que pour le Derby d'Epsom; ainsi, sur les 329 engagements souscrits pour le Saint Léger de cette année, leur part s'élevait à 9, qu'il peut être intéressant de citer: J'en Sais Trop, à M. Edmond Blanc; Trois Sous l'Impériale, à M. Calmann, Mélèze et Parisien, à M. Ephrussi; Sinaï, à M. Michel Ephrussi; Ballymacmoy et Joker, à M. James Hennessy; Bracken, à M. Vanneck, et Azote, à M. Hatmaker. Il n'est donc pas étonnant que, sur le palmarès de l'épreuve, nous n'ayons à relever que les victoires de Gladiateur en 1865, et de Rayon d'Or en 1879, la place de second de Révérend en 1891 et la place de troisième de Le Nicham en 1893.

Your Majesty White Eagle Santo Strato

L'arrivée.

Your Majesty, par Persimmon et Yours, monté par W. Griggs, remporta facilement la victoire, après avoir pris la tête un peu avant l'entrée de la ligne droite et résista sans peine à l'assaut de White Eagle.

Le départ.

A part Norman III et Signorinetta, très tranquilles, derrière les rubans, les concurrents refusèrent de se mettre en ligne; le starter saisit cependant le moment favorable pour donner un excellent départ.

Le Saint Léger de 1908, a réuni un lot de 10 partants, comprenant Signorinetta, l'héroïne du Derby et des Oaks, Norman III, le gagnant des 2.000 guinées, Ebor, vainqueur dans ses trois sorties de l'année, et Your Majesty, qui, après s'être placé sixième dans les Deux Mille Guinées, avait remporté successivement les Saint James'Palace Stakes, les Eclipse Stakes et le Saint George Stakes, dans un tel style, qu'il fut, dès les premiers jours, nettement favori.

Il ne trompa pas cette confiance, et remporta facilement la course, prouvant qu'il était le meilleur cheval de l'épreuve, et probablement de l'année.

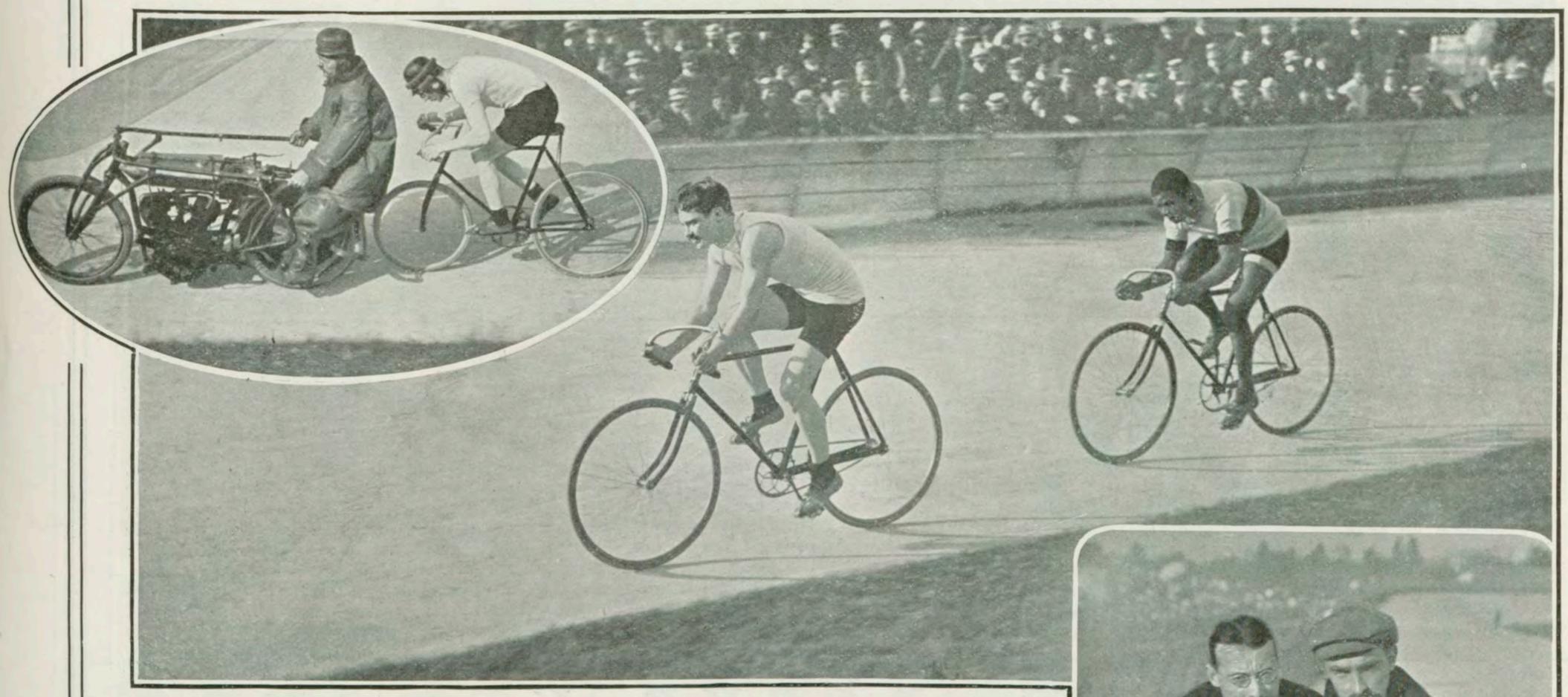
RENÉ RIONDET.

Le propriétaire du vainqueur.

M. J.-B. Joel, dont il fut question récemment, à propos d'un procès retentissant, a été particulièrement heureux cette année. Son cheval, Your Majesty, a rapporté environ 500.000 francs d'argent public.

LE GRAND PRIX DE LA RÉPUBLIQUE

Le Grand Prix de la République, disputé au Parc des Princes, peut être considéré comme le véritable championnat du Monde de l'année



Tentative manquée.

Simar, s'attaquant au record du kilomètre, départ arrêté, échoue, ne réussissant que 59 secondes.

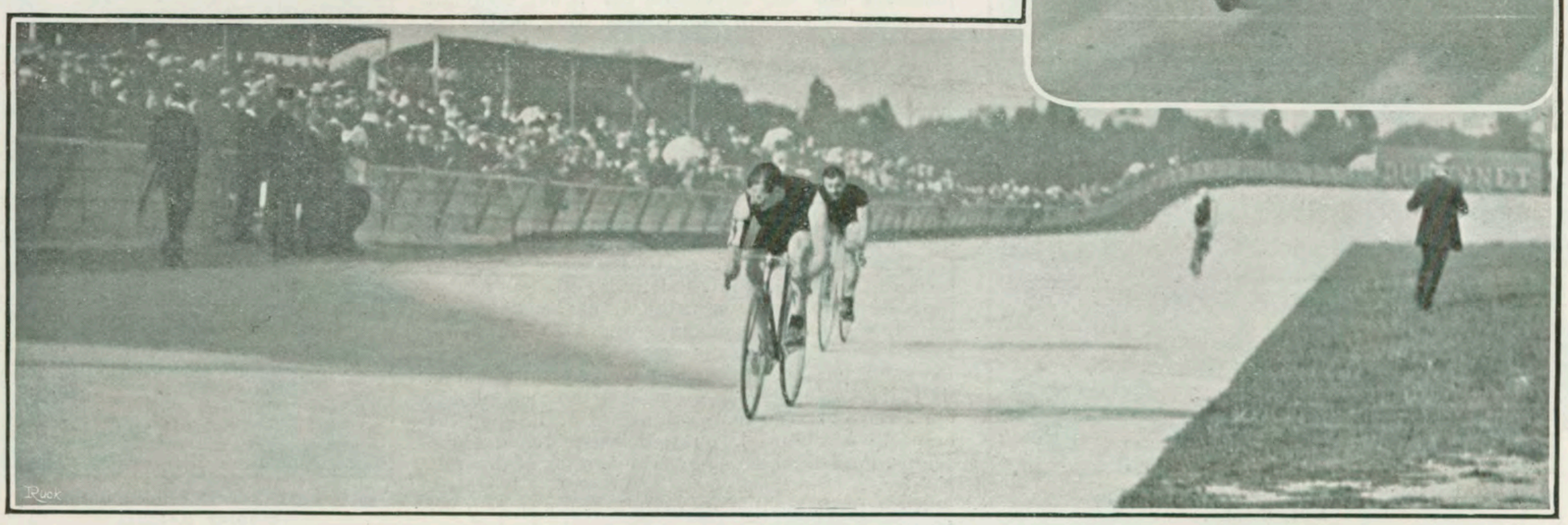
Le dernier match de Major Taylor.

Avant de quitter l'Europe, Major Taylor a rencontré Friol. Le beau temps ayant rendu des jambes au nègre, Friol a été battu.

Le Grand Prix de la République, fondé en 1901, et gagné par Arend, devant Ellegaard et Jacquelin, ne fut pas couru en 1902 et fut remporté en 1903 par Ellegaard, en 1904 par Rutt. Depuis, cette belle épreuve d'arrière-saison avait été abandonnée. Le Parc des Princes trouvant que le Grand Prix de la Ville de Paris n'avait été, en somme, qu'une parodie, cette année, décida d'organiser un véritable championnat de vitesse mettant aux prises tous les meilleurs sprinters du monde. Et il réussit. Un seul homme ne pouvait s'engager, puisque la finale se disputait un dimanche : c'était Major Taylor. Il se rencontra le jeudi avec Friol, dont il triompha avec une merveilleuse facilité dans les deux manches du match.

Il est vrai de dire que si tous les meilleurs coureurs du monde étaient là, il y avait également pas mal de comparses inutiles, qui se contentèrent de faire nombre. Aussi, les organisateurs durent-ils faire des séries préparatoires, des séries éliminatoires, des séries de repêchage, des demi-finales, etc. Vraiment, cela rappelait quelque peu les épreuves d'automobiles de province, où il y a autant de catégories que de concurrents. Et c'est à se demander par quelle malchance étaient poursuivis ces pauvres coureurs, tel Jacquelin, qui sont restés pour compte, après cette multiplicité de planches de salut.

Je crois qu'il était inutile de nous offrir autant de plats bourgeois. Nous ne sommes pas des gourmands, nous sommes des gourmets. Nous préférons la qualité à la quantité. Nous aimons mieux quelques mets délicats que de rustiques et abondants brouets. Mieux aurait



La finale du repêchage.

De bons coureurs avaient été éliminés dans les séries, tels sont Jacquelin, Pouchois, Delage, Devoissoux, Martin. La finale est revenue à Delage, qui a triomphé de Rettich et de Kudela.

Delage.

Delage, qui a réussi à se repêcher dans le Grand Prix de la République.

Friol Poulain Delage

L'arrivée du Grand Prix de la République.

Aux 250 mètres, Delage démarre et prend trois longueurs. Poulain se met à sa poursuite et le règle à 50 mètres de l'arrivée, mais Friol survient qui l'emporte par une roue. (Bicyclette Peugeot.)

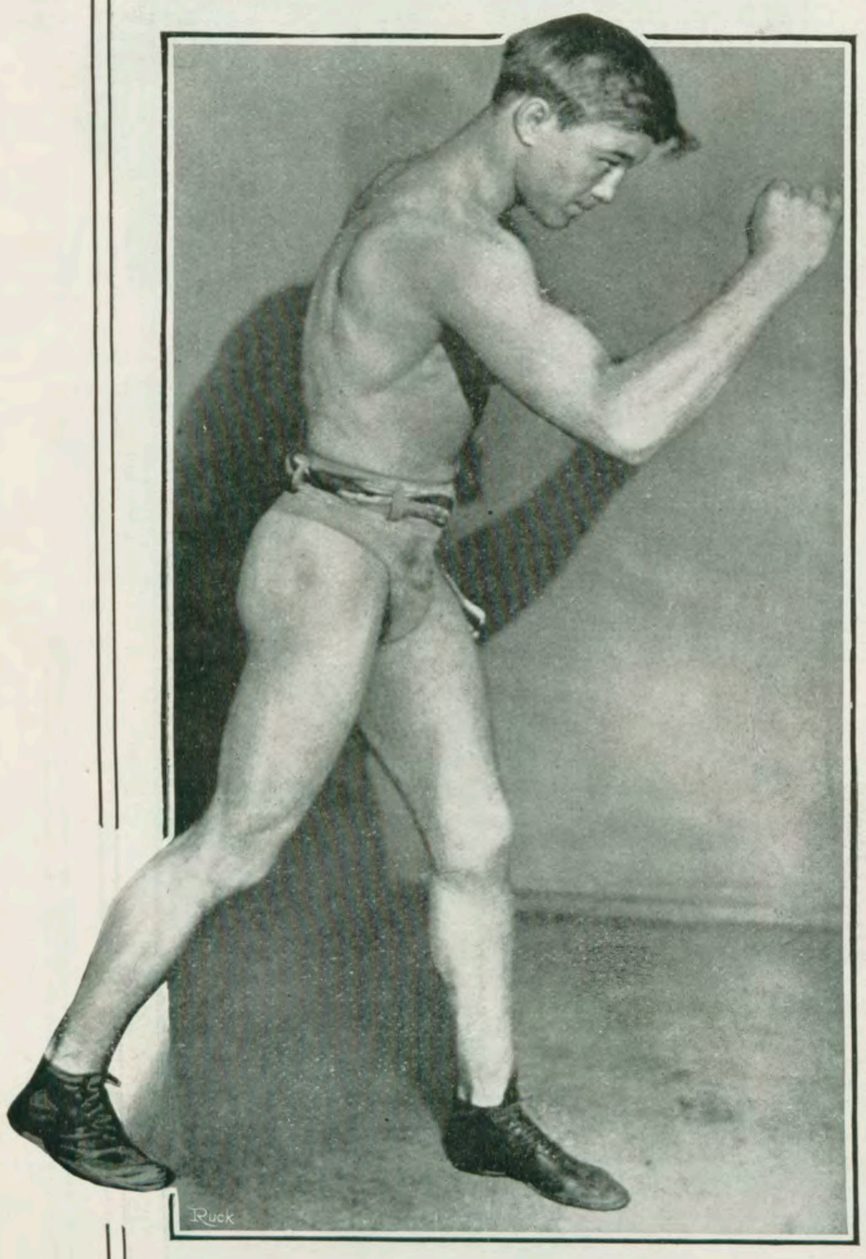
valu donner moins de courses les deux premiers jours et utiliser avec bon sens les qualités des hommes de classe inscrits au programme. Le public aurait plus de plaisir à un spectacle choisi et bien ordonné, de 3 heures qu'à un délayage sans intérêt et soporifique commençant à 2 h. 1/2 pour ne finir qu'à 7 heures.

A la suite de sa défaite du jeudi, Friol n'était plus du tout parmi les favoris. On se plaisait à lui préférer Poulain, Ellegaard, Dupré et Rutt. Sentant son excellent ami Poulain à ses côtés, Friol a voulu à tout prix gagner et montrer à son rival sa roue arrière. Il a réussi et a remporté une belle victoire dans la finale, triomphant de Poulain, à une roue, et de Delage, troisième, à une demi-roue. Et pourtant, Friol revenait de loin, car dans sa demi-finale il sembla irrémédiablement battu par Dupré. Le juge à l'arrivée assura que le Roannais était à un quart de roue de Friol. Pour ma part, je suis de l'avis de bien des spectateurs : il m'a paru que le deat-heat s'imposait.

Dans la course de demi-fond, enfin, Darragon fut le Darragon des grands jours, c'est dire qu'aucun stayer ne put lui résister.

JACQUES MORTANE.

LE MATCH PAPKE-KETCHEL



Billy Papke.

Le vainqueur de Stanley Ketchel peut être considéré comme le champion du monde des poids moyens.

Un combat inoubliable pour le titre de champion du monde des poids moyens

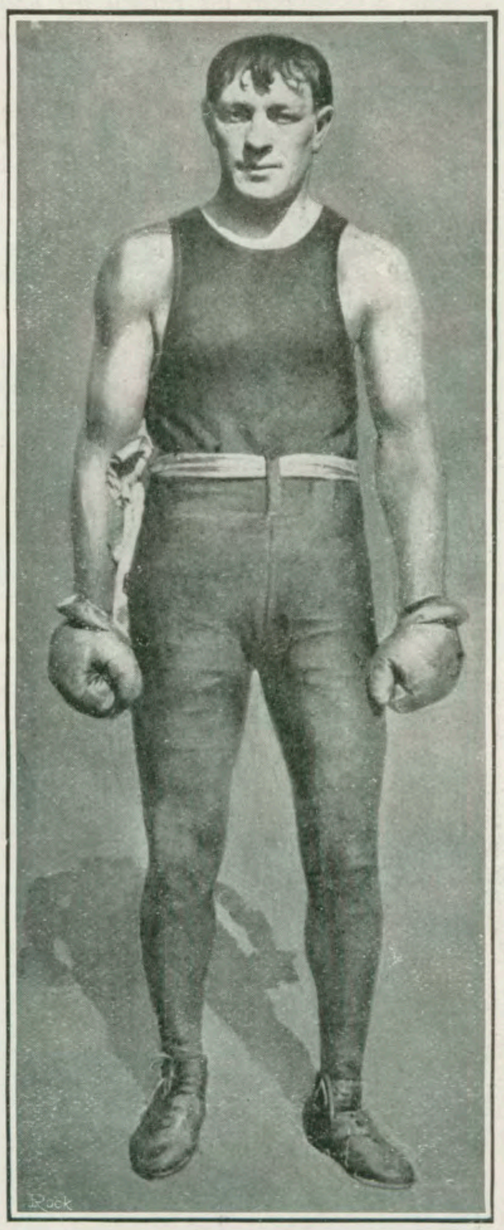
Les Américains viennent d'assister, à Los Angeles, à l'un des plus beaux combats disputés sur un ring. Deux hommes de tout premier ordre étaient opposés: Billy Papke et Stanley Ketchel. Billy Papke est le pugiliste qui a le plus de chances, en ce moment, pour posséder le titre de champion du monde poids moyens. Il a battu presque tous les leaders de la catégorie, il ne lui reste plus qu'à rencontrer Willie Lewis. Le combat se disputera sans doute avant le retour en France de notre ami, car Lewis a l'intention de nous faire une nouvelle visite.

Papke et Ketchel s'étaient déjà rencontrés, il y a quelques mois. Ketchel, au moment de la poignée de mains, profita de ce que Papke allait se mettre en garde pour lui décocher un violent cross à la mâchoire. Billy tombait et se relevait à la neuvième seconde. Etourdi, inconscient, il continuait, à force d'énergie, et ne reprenait possession de ses moyens qu'au sixième round. Il menait alors la danse, envoyait plusieurs fois son adversaire sur le sol, semblait remporter la victoire sans contestation, mais l'arbitre déclarait Ketchel vainqueur.

Les deux hommes viennent de disputer la revanche. Papke, méfiant, refusa de serrer la main de Ketchel au début du combat, et, dès le premier round, le força à mordre plusieurs fois la poussière. Il fit preuve d'une science qui émerveilla autant les assistants que le courage et la sauvage énergie de Ketchel. Celui-ci sembla même prendre l'avantage au sixième round, mais pas pour longtemps, car Papke faisait preuve à nouveau d'une incontestable supériorité. A partir du dixième round, les spectateurs, debout, haletants, criaient au referee de faire cesser le combat, et au douzième round, par un merveilleux cross à la mâchoire, Papke venait à bout de son fougueux adversaire. Les deux pugilistes n'avaient plus figure humaine, ils étaient couverts de sang, et le sol, par places, était recouvert de mares sanglantes. Ketchel fut emporté à l'hôpital, où il devra rester quelque temps. Papke, moins endommagé, a dû néanmoins s'aliter, à la suite de cette émouvante rencontre.

Il est probable que les deux boxeurs se rencontreront à nouveau, quoique de l'avis de Jeffries, ce soit le meilleur homme qui ait triomphé. Quand nous conviera-t-on à semblable régal sportif?

JACQUES MORTANE.

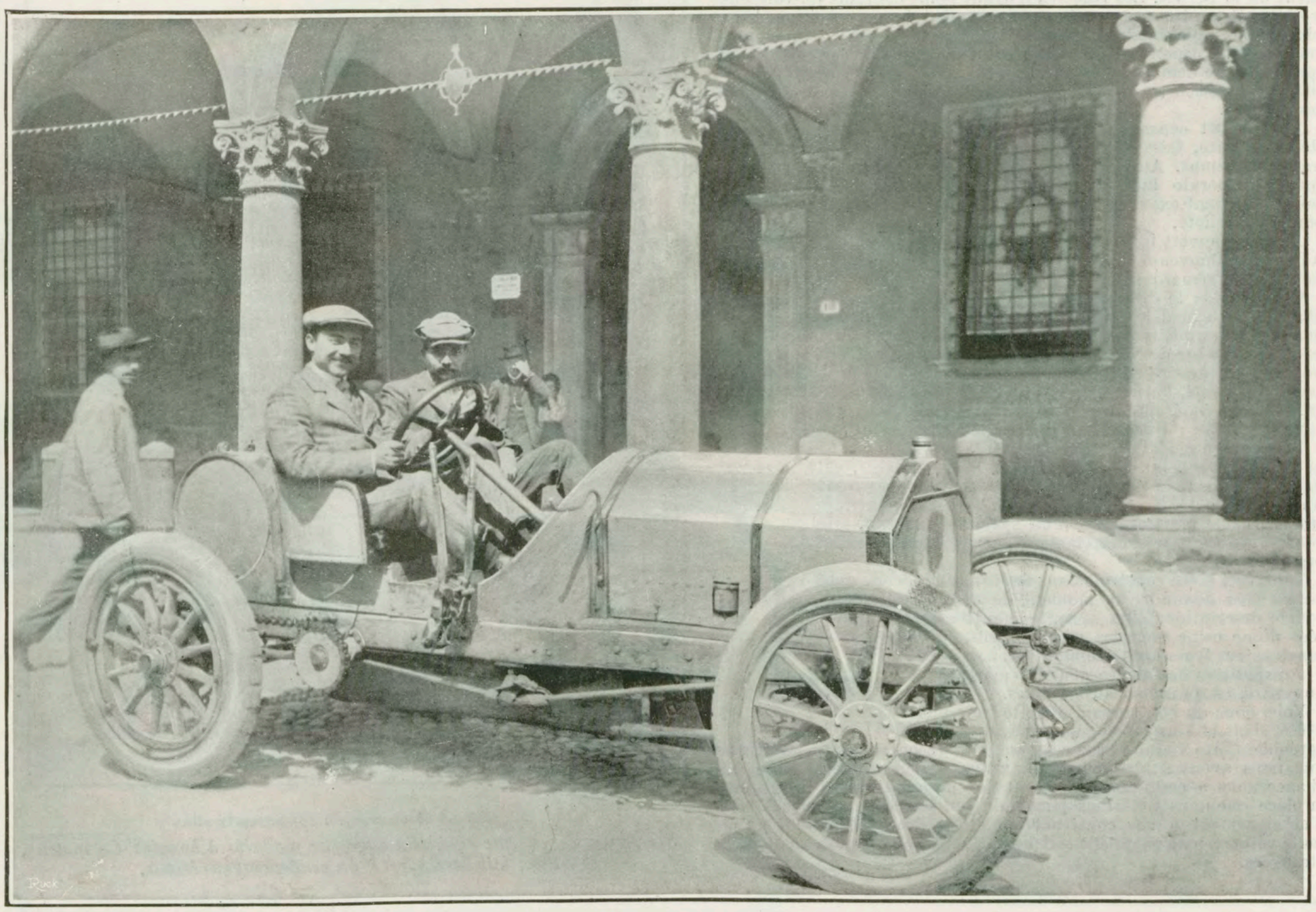


Stanley Ketchel.

Vainqueur de Papke dans un premier combat, Ketchel vient d'être battu par lui après un match splendide.

UNE VICTOIRE FRANÇAISE

La Targa Bologna a valu à l'industrie française une belle victoire, grâce au remarquable rendement d'une quarante-chevaux Berliet, victorieuse de la coalition italienne



Le vainqueur avant le départ.

Porporato a remporté la Targa Bologna, couvrant les 423 kilom. 040 du parcours en 4 h. 5 m. 6 s. à une moyenne de 105 kilom. 485 à l'heure. (Voiture Berliet, pneumatiques Dunlop, magnéto Bosch.)

Bravo, Berliet ! Bravo, Porporato ! Seul conducteur d'une voiture française, au deuxième tour de la Targa Bologna, vous avez magnifiquement prouvé sa supériorité sur les onze voitures étrangères à ce moment encore en course.

Tous les Français, réunis auprès de l'arrivée, dans les tribunes garnies d'une foule aussi nombreuse que la veille, vous applaudirent, enthousiasmés, et vous félicitèrent tout aussi sincèrement que nous le faisons aujourd'hui.

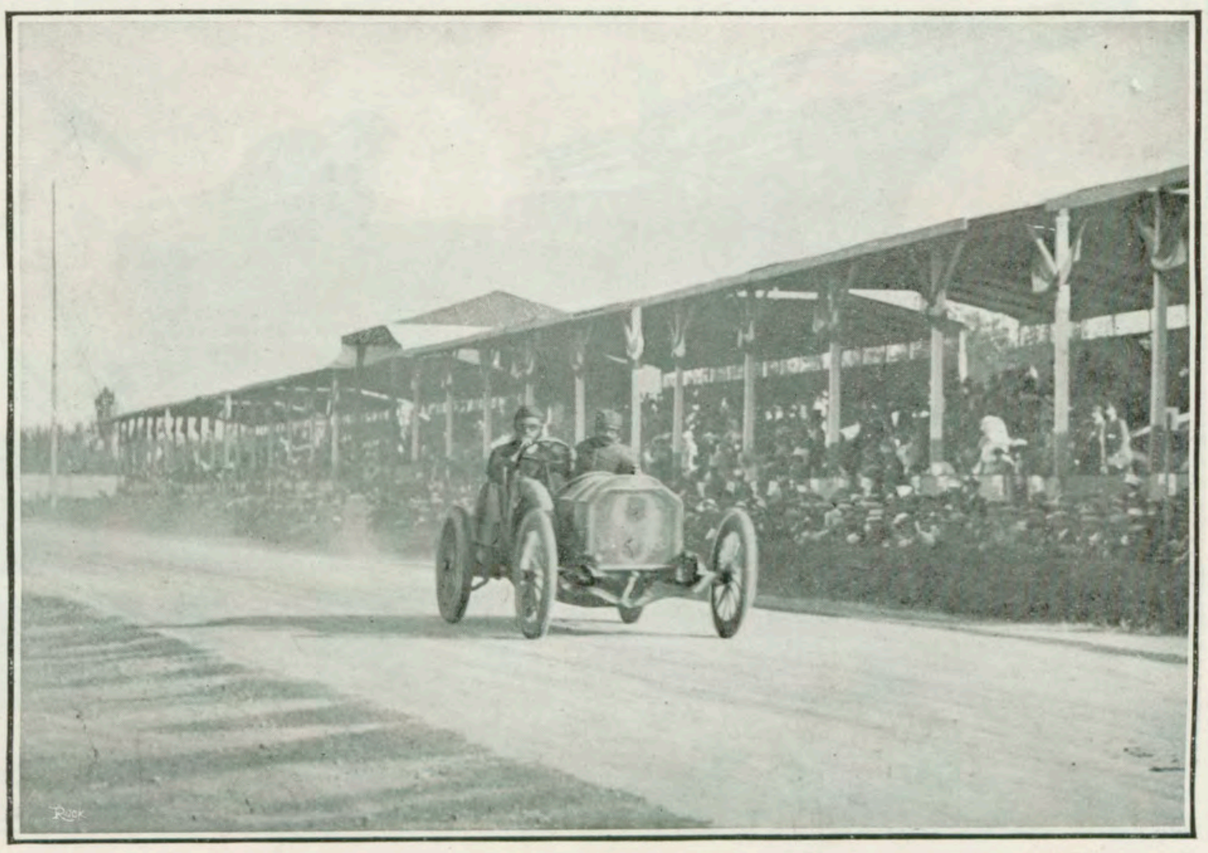
C'est par un temps idéal, sous le magnifique ciel d'Italie, que se déroula cette intéressante et très importante épreuve. Elle se disputait sur huit tours du circuit utilisé la veille par les concurrents de la Coupe Florio.

Dix-neuf voitures se présentèrent au départ, comprenant seulement trois véhicules de construction française : une Berliet, une Lorraine-Dietrich, une Darracq.

Tandis que l'épreuve courue la veille était réservée aux voitures de 155 millimètres d'alésage, soit du type Grand Prix, la Targa Bologna ne permettait pas aux moteurs des voitures concurrentes d'avoir un alésage supérieur à 130 millimètres.

Pendant les trois premiers tours les voitures italiennes donnèrent l'illusion de ne pas laisser grand espoir à nos représentants. La Berliet de Porporato, cependant, conduite de main de maître, et d'une belle régularité, se classait troisième au deuxième tour, et seconde au troisième ; puis, au quatrième, Porporato était premier, ayant comme plus proches concurrents Buzio et Appendino.

Cette apparition en tête de la Berliet fut d'autant plus applaudie que l'on connaissait le moteur de Porporato pour n'avoir qu'un alésage de 120 millimètres. C'était, en effet, le châssis de série 40 chevaux Berliet, que pilotait Porporato. Celui-ci avait demandé



Porporato au troisième tour.

La Berliet de Porporato passe en vitesse devant les tribunes sans avoir besoin de s'arrêter au ravitaillement. (Pneumatiques Dunlop.)

Ce numéro contient un supplément de deux pages sur Wilbur Wright

à notre constructeur lyonnais de l'autoriser à courir sur l'un de ses nouveaux modèles, et le rendement du moteur à côté de celui des 130 d'alésage étrangers, étonna spectateurs et concurrents.

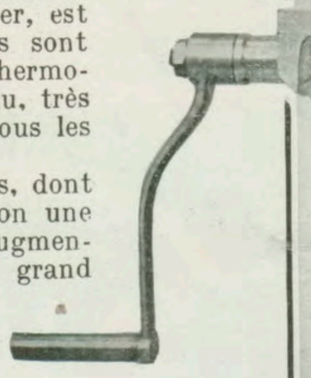
Porporato, en tête au quatrième tour, continuait, en effet, à conserver la première place : Buzio, passé par Appendino, paraissait moins dangereux que son compatriote, qui était à dix minutes seulement de la Berliet. Les Italiens, n'ayant point coutume de voir une voiture étrangère gagner chez eux, avaient ferme espoir en leurs champions, nombreux, et qui devaient conduire des voitures plus puissantes. Porporato, songeaient-ils, devait excéder la limite de ce qui peut être demandé à une voiture, et la Berliet, quoique de rendement supérieur, ne pouvait prétendre aller à l'encontre de toutes les théories.

Elle réussit cependant, continuant ses tours avec une régularité déconcertante, faisant même, aux sixième et septième tours, les meilleurs temps. Aussi, l'excellent conducteur et metteur au point qu'est Porporato fut-il unanimement félicité; ses concurrents eux-mêmes vinrent examiner la voiture victorieuse et serrer la main de son habile pilote.

Il avait couvert les 8 tours en 4 h. 5 m. 6 s., soit à 105 kilom. 585 à l'heure de moyenne; les roues étaient montées sur des Dunlop, dont la tenue fut remarquable.

Comme nous le disions plus haut, la Berliet gagnante de la Targa Bologna est le modèle 40-chevaux, 120 d'alésage, construit en série par la grande marque lyonnaise. Rappelons que des 120 d'alésage Berliet ont déjà nombre de fois prouvé leur exceptionnel rendement dans les nombreux concours de tourisme auxquels ils prirent part: en Angleterre, l'an passé, Berliet s'était montré le champion de notre industrie; hier, en Amérique, une six-cylindres Berliet faisait une magnifique course, se classant seconde derrière une voiture plus puissante.

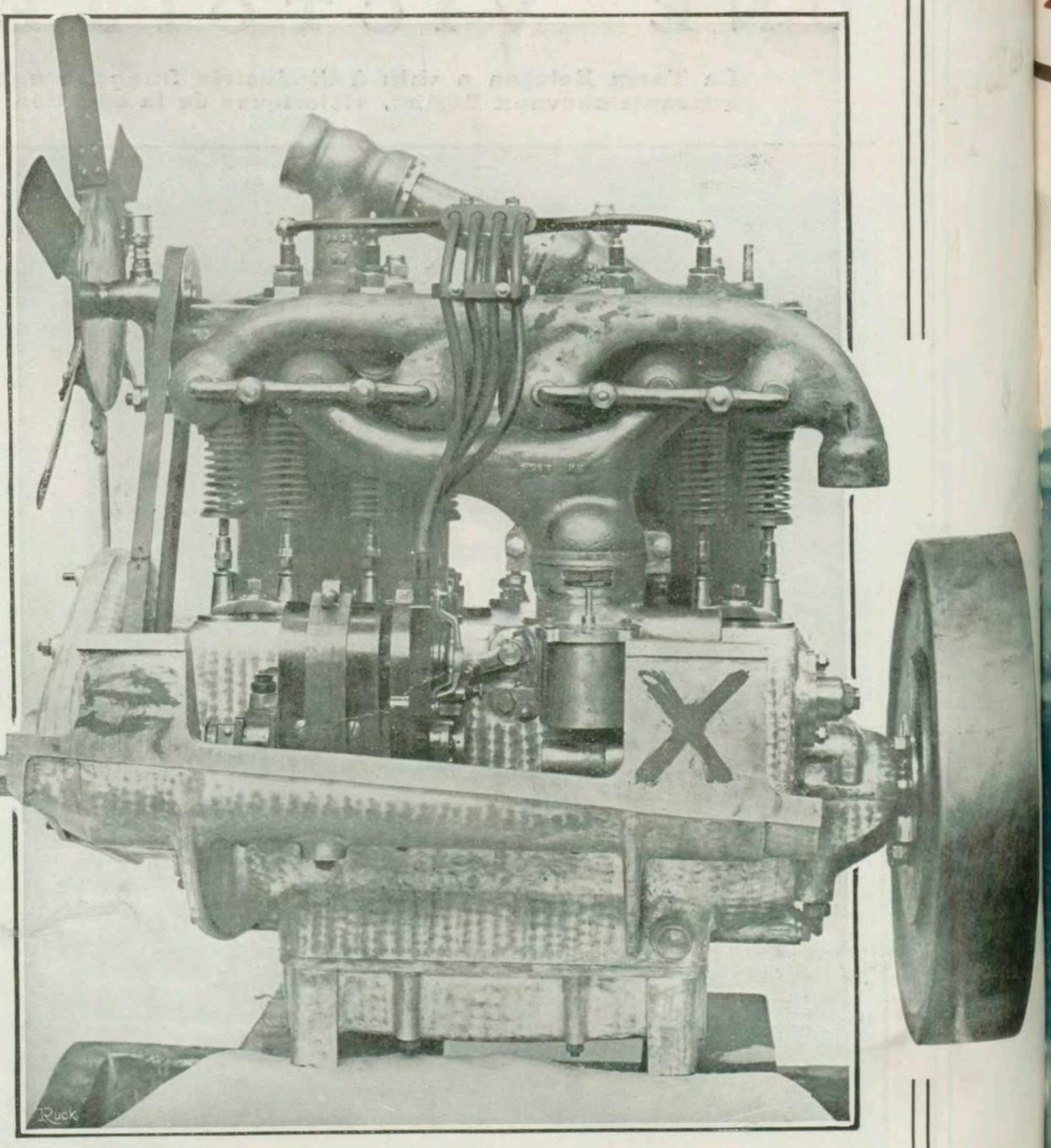
Le nouveau modèle 15 chevaux, dont nous donnons ici la photographie, fait en deux types, lourd et léger, est particulièrement intéressant. Toutes les soupapes sont d'un même côté, la circulation d'eau a lieu par thermo-siphon, et le graissage est d'un système nouveau, très simple, assurant une lubréfaction parfaite dans tous les organes.



Tout ceci a été construit dans les usines modèles, dont nous avons donné ici au moment du dernier Salon une courte description. Elles se sont définitivement augmentées d'une usine pour les poids lourds, et notre grand constructeur lyonnais a, comme l'an passé, mis à la disposition de l'armée pour les manœuvres du centre, cinq camions automobiles.

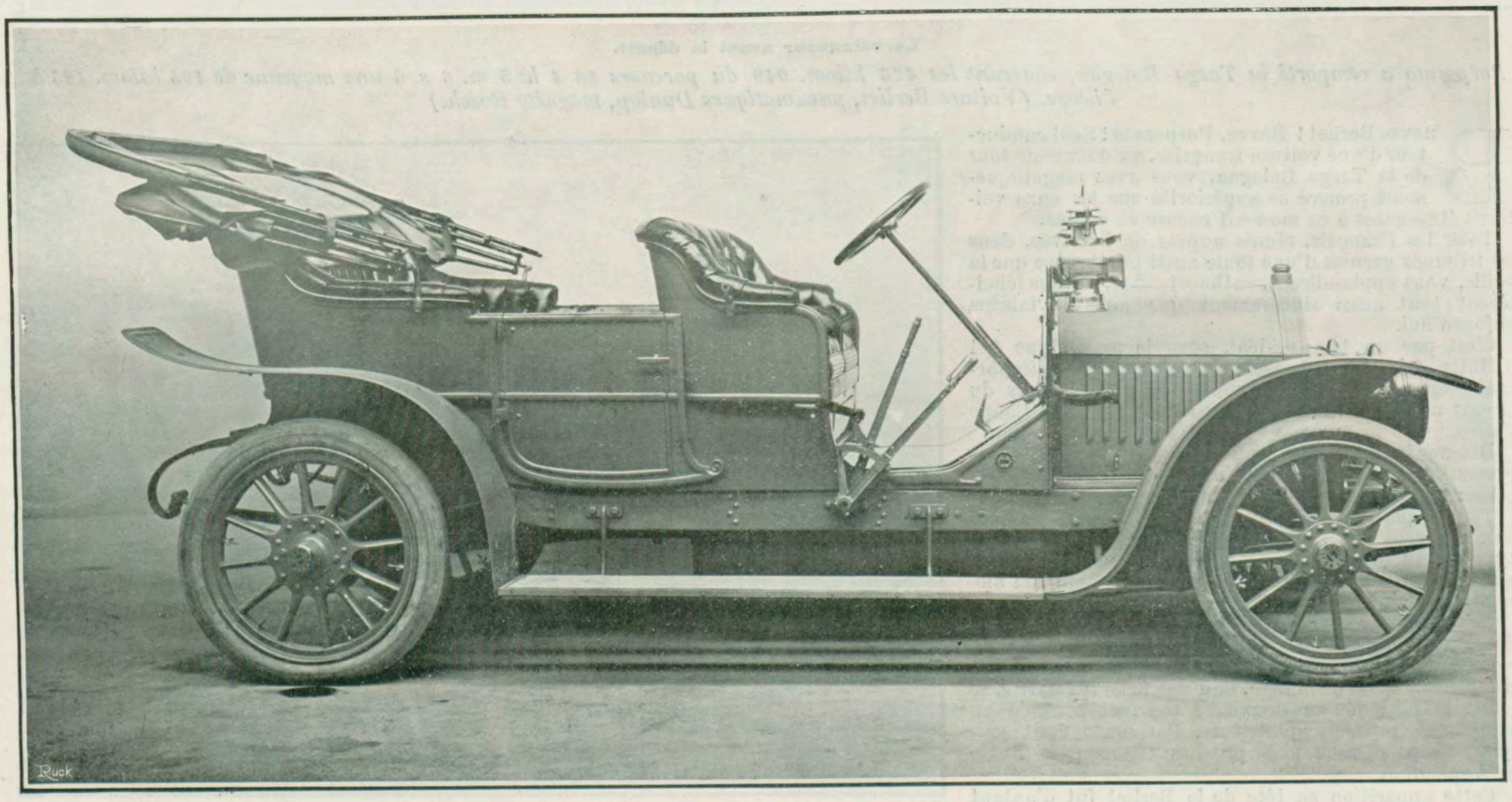
Voici donc du bon travail, dont le fruit nous a été, dans la Targa Bologna, particulièrement agréable. Cette victoire nous a été un doux réconfort après les défaites que nous avons subies depuis deux ans. Espérons que la noire malchance nous a enfin abandonnés et que désormais nous reprendrons la place que nous n'aurions jamais dû quitter. Que ce succès serve d'enseignement à nos constructeurs et qu'ils s'aperçoivent qu'une seule voiture, pourvu qu'elle soit bonne, peut vaincre toute la coalition étrangère.

F. M.



Le moteur 15-chevaux 4-cylindres Berliet.

Soupapes d'un même côté, allumage par magnéto à bougies. Ce moteur, d'un joli dessin, est d'un rendement supérieur.



La 15-chevaux 4-cylindres Berliet.

Très souple, cette 15-chevaux, particulièrement économique, permet de jolies moyennes sur tous les profils de routes. Elle est parfaitement suspendue, comme le montre la photographie.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.